Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e (NSI)"
Cc: 10.2.e (NSG)"; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e (NSG)
Onderwerp: RE: Behandelvoorstel Marktordening Tripartite
Datum: donderdag 23 november 2017 15:49:00
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e ,
De brief is helaas nog niet beschikbaar, dus ik kan je nog niet veel meer vertellen. Ik durf bijna met zekerheid te zeggen dat het vandaag ook niet meer gaat worden, maar op zijn vroegst morgen of begin volgende week.
Ik heb begrepen dat 10.2.e ook al met mijn collega 10.2.e contact heeft gehad over de tripartite waarin aangegeven is dat de staatssecretaris tijdens het overleg de Kamerbrief zal toelichten en het proces dat zij voor zich ziet. Voor het kwartaaloverleg geldt eenzelfde insteek.
Zal ik zodra de brief in de kamer ligt je bellen? Ik begrijp dat je hiermee niet heel veel opschiet ☺
Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e (NSI) 10.2.e @ns.nl]
Verzonden: donderdag 23 november 2017 14:33
Aan: 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e (NSG) ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e 10.2.e (NSG)
Onderwerp: RE: Behandelvoorstel Marktordening Tripartite

Beste 10.2.e,

Hartelijk dank nog voor je reactie. Ik begrijp dat er vandaag een brief zou moeten liggen waarbij een toelichting beschikbaar komt. Is die inmiddels beschikbaar?

Parallel zie ik hetzelfde onderwerp op de agenda voor het Kwartaaloverleg NS-IenW op 30/11. Daar moet vandaag een annotatie voor aangeleverd worden. Ook daarvoor zou het prettig zijn als IenW een korte suggestie voor omschrijving kan aangeven, omdat het onderwerp door jullie is geagendeerd.

Hoop dat je me kunt helpen!

Bespreekpunt 8.1: **IenW licht haar zienswijze (vervat in de brief aan de TK) over marktordening toe (reactie op rapport Kiezen voor een goed spoor).**

Gr 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

T +31 (0)6 – 10.2.e

NS Commercie & Ontwikkeling
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: dinsdag 21 november 2017 11:13
Aan: 10.2.e (NSI) 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e (NSG) 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Behandelvoorstel Marktordening Tripartite

Dag 10.2.e

Dank voor je mail.

Het onderwerp marktordening betreft de reactie van de Staatssecretaris op het rapport Kiezen

voor een goed spoor. De Vaste Kamercommissie IenW heeft de Stas gevraagd om een reactie hierop uiterlijk 23 november (as donderdag). Momenteel wordt een brief daarvoor opgesteld. As donderdag kan ik – als de brief er ligt – voor dit agendapunt een bijdrage schrijven. Het zal niet zozeer een behandelpunt met een besluit zijn, als wel een toelichting op haar brief. Kun je hier voor nu even voldoende mee?
Ik kopieer 10.2.e in deze mail daar zij het Tripartite namens IenW voorbereid.
Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e (NSI) 10.2.e @ns.nl]
Verzonden: dinsdag 21 november 2017 09:51
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e (NSG) 10.2.e @NS.NL>
Onderwerp: Behandelvoorstel Marktordening Tripartite

Beste 10.2.e en 10.2.e
Voor het Tripartite van 7/12 staat het onderwerp marktordening op de agenda. Daarbij staat opgenomen dat IenW een toelichting zal geven *("IenW licht de kabinetsreactie op het rapport marktordeningsscenario's nader toe")*. Morgen is de deadline voor het aanleveren van de afgestemde behandelvoorstellen. Graag zou ik die deadline respecteren. Gezien het een onderwerp lijkt waar IenW graag iets over zou willen melden, lijkt het mij qua proces handig dat IenW het behandelvoorstel invult, inclusief hetgeen besproken zal worden en het voorgestelde bespreekpunt. Van 10.2.e begrijp ik dat jullie bij IenW verantwoordelijk zijn voor dit onderwerp. Hebben jullie al nagedacht over het behandelvoorstel?
Hoor graag!
Gr 10.2.e
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

T +31 (0)6 – 10.2.e

NS Commercie & Ontwikkeling
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e (NSI)"
Cc: 10.2.e (NSG)" 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Behandelvoorstel tripartiet marktordening n.a.v. Kamerbrief reactie Kiezen voor een goed spoor
Datum: maandag 4 december 2017 09:15:00
Bijlagen: Behandelvoorstel tripartiet marktordening n.a.v. Kamerbrief reactie Kiez....docx

---

Dag 10.2.e ,
Behalve de laatste zin in het behandelvoorstel (schrappen), zou ik het verder zo laten. De Staatssecretaris zal dit onderwerp kort toelichten. Er hoeft wat mij betreft dus niet een uitgebreid behandelvoorstel te komen.
Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e (NSI) 10.2.e @ns.nl]
Verzonden: vrijdag 1 december 2017 17:38
Aan: 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e (NSG)
Onderwerp: FW: Behandelvoorstel tripartiet marktordening n.a.v. Kamerbrief reactie Kiezen voor een goed spoor

Dag 10.2.e

Op de valreep van het weekend een checkvraag bij jou. Bijgaand behandelvoorstel is nu beoogd voor verzending voor het Tripartiet. Inmiddels is de Marktordening brief de deur uit. Ik vraag me af of het in dat kader nog handig is aanpassingen te doen voor het behandelvoorstel definitief wordt verzonden?

Hoor graag!

Gr 10.2.e



ProRail



4.

Behandelvoorstel Tripartiet overleg – IenM-ProRail-NS				
Onderwerp	*Marktordening - Kamerbrief met reactie op rapport Kiezen voor een goed spoor*	**Opsteller IenM**		
Vergaderdatum	**7 december 2017**			

Doel van bespreking:
O Besluitvorming
O Discussie/meningsvorming
O Hamerstuk
X Informeren

Korte inhoud

- In november jl. heeft de staatssecretaris een brief aan de Tweede Kamer gestuurd in reactie op het rapport *Kiezen voor een goed spoor*.
- De staatssecretaris licht in het Tripartiet de brief toe en het proces dat zij voor zich ziet, ook in het licht van de relevante passage in het regeerakkoord dat richting 2025, als de vervoerconcessie op het hoofdrailnet afloopt, de optie voor meer marktopening wordt opengehouden.
- Tevens geeft zij uitleg over hoe zij om wil gaan met de passage in het regeerakkoord om meer sprinterdiensten op het hoofdrailnet toe te willen voegen aan regionale OV-concessies om zo tot een regionaal geïntegreerd aanbod van trein, tram/metro en bus te komen. Daarbij richt het kabinet zich op één of meer van de lijnen Apeldoorn-Enschede, Zwolle-Groningen/Leeuwarden en Dordrecht-Breda (in combinatie met de Merwede-Lingelijn).

XX – de brief is bij schrijven van dit behandelvoorstel (23/11) nog niet naar de Tweede Kamer gestuurd.

Door het Tripartiet overleg te nemen besluit(en):

-

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienm.nl

Datum
26 maart 2018

Kenmerk
IENW/BSK-2018/58859

Bijlage(n)
2

agenda

Betreft	Routine IenW/NS
Vergaderdatum	29 maart 2018
Vergadertijd	09:30-11.30 uur
Vergaderplaats	IenW, Rijnstraat 8, vergaderzaal 12B.118
Deelnemers	10.2.e, 10.2.e 10.2.e 10.2.e (IenW), 10.2.e, 10.2.e (NS)

1. Opening en mededelingen

BRW

2. Supportersvervoer Twente

BRW

3. Beleidsprioriteiten 2019

BRW

4. Pendel Dordrecht-Breda

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Datum
26 maart 2018

BRW

BRW

Overzicht zoekrichtingen

BRW

d) Informeren Tweede Kamer

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Datum
26 maart 2018

5. ERTMS netto financiële effect

BRW [redacted]

6. HSL

BRW [redacted]

7. Spits in de trein

BRW [redacted]

8. Onderzoeken mogelijke decentralisatie regeerakkoord

Onderzoek naar de 4 regionale sprinterlijnen die in het regeerakkoord genoemd staan.

Bespreekpunt: mondeling toelichting van IenW.

9. Wvttk

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Datum
26 maart 2018

Kenmerk
IENW/BSK-2018/68340

Bijlage(n)
2

agenda

Betreft	Routine IenW/NS
Vergaderdatum	29 maart 2018
Vergadertijd	09:30-11.30 uur
Vergaderplaats	IenW, Rijnstraat 8, vergaderzaal 12B.118
Deelnemers	10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e (IenW), 10.2.e, 10.2.e (NS)

1. Opening en mededelingen

BRW

Annotatie IenW:

- Kwartaaloverleg NS/IenW nog niet opnieuw gepland. Secretariaten hebben contact. Mogelijke agendapunten reeds op vorige routine besproken (regio-aanpak, mogelijke decentralisatie, beleidsprioriteiten. Veilig op weg naar 2030 mogelijk op kwartaaloverleg juni).

2. Supportersvervoer Twente

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Datum
26 maart 2018

BRW
[redacted]

3. Beleidsprioriteiten 2019

BRW
[redacted]

4. Pendel Dordrecht-Breda

BRW
[redacted]

BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

BRW [redacted]

Datum
26 maart 2018

Overzicht zoekrichtingen

BRW [redacted]

d) Informeren Tweede Kamer

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Datum
26 maart 2018

BRW [redacted]

5. ERTMS netto financiële effect

BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Datum
26 maart 2018

BRW

6. HSL

BRW

7. Spits in de trein

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Datum
26 maart 2018

8. Onderzoeken mogelijke decentralisatie regeerakkoord
Onderzoek naar de 4 regionale sprinterlijnen die in het regeerakkoord genoemd staan.

Bespreekpunt: mondeling toelichting van IenW.

Annotatie IenW:
- NS wordt erg nerveus van mogelijke decentralisatie van sprinterlijnen. Wij hebben eerder wel laten weten niet over een nacht ijs te zullen gaan en ons bewust te zijn van de concessie die aan NS is verleend. Dit kun je herhalen.
- Momenteel wordt binnen OVS uitwerking gegeven aan 'quick scans' voor elk van de genoemde sprinterlijnen die rond de zomer klaar moeten zijn. Deze richten zich op de vervoerskundige analyse en het belang van de reiziger dat hiermee moet zijn gediend. In het regeerakkoord staat immers ook dat de decentralisatie moet bijdragen aan een regionaal geïntegreerd aanbod. Met de quick scans moet duidelijk worden bij welke lijnen nader onderzoek meer duidelijkheid moet bieden.
- Timing van evt. decentralisatie is op dit moment nog geen onderdeel van het onderzoek.
- NS zal niet meer of minder informatie worden geboden dan andere vervoerders.
- PM: 10.2.e en 10.2.e gevraagd welke gegevens wij van NS zouden verwachten voor deze onderzoeken. Wellicht kunnen we dat alvast benoemen in de bilat.

9. Wvttk

BRW

b) Intercity Eindhoven-Düsseldorf:

BRW

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Datum
26 maart 2018

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Datum
30 maart 2018

verslag

Betreft	Verslag Routine IenW/NS 29 maart
Vergaderdatum en -tijd	29 maart 2018
Vergaderplaats	IenW, Rijnstraat 8, vergaderzaal 12B.118
Deelnemers	10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e (IenW), 10.2.e , 10.2.e (NS)

1. Opening en mededelingen

BRW

E) Het kwartaaloverleg IenW/NS is verplaatst van 30 maart naar 9 mei. Op vorige routine reeds mogelijke agendapunten besproken (uitwerking beleidsprioriteiten, regio-aanpak, mogelijke decentralisaties regeerakkoord). Gelet op de nieuwe datum zullen IenW en NS nagaan of samenvoegen van de kwartaaloverleggen van Q1 en Q2 opportuun is.

2. Supportersvervoer Twente

BRW

BRW
[redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Datum
30 maart 2018

3. Beleidsprioriteiten 2019

BRW
[redacted]

4. Pendel Dordrecht-Breda

BRW
[redacted]

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Datum
30 maart 2018

5. ERTMS netto financiële effect

BRW

6. HSL

BRW

7. Spits in de trein

BRW

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd.Veiligheid & Goederen (V&G)

Datum
30 maart 2018

8. Onderzoeken mogelijke decentralisatie n.a.v. regeerakkoord

- IenW geeft een korte toelichting op de stand van zaken rondom de onderzoeken naar de mogelijke decentralisatie van enkele in het regeerakkoord genoemde lijnen. IenW geeft aan dat er intern en met de regio's verkennende gesprekken worden gevoerd, maar dat dit nog in de beginfase zit en alleen eerste beelden zal geen opleveren.
- Vanwege de verkennende fase is NS hier tot dusver nog niet bij betrokken. In een later stadium zal dit wel aan de orde zijn, zowel als gesprekspartner als ten behoeve van het leveren van feitelijke informatie over het gebruik van de lijnen.
- Conform toezegging zal de Tweede Kamer voor de zomer een update ontvangen.

9. Wvttk

a) Intercity Eindhoven-Düsseldorf:

BRW

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e @ns.nl
Onderwerp: RE: Annotatie Kwartaaloverleg
Datum: maandag 18 juni 2018 08:47:38
Bijlagen: image001.png

Ha 10.2.e,
Inderdaad weer mondelinge toelichting.
Groet, 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e
Verzonden: 14 jun. 2018 16:52
Naar: 10.2.e - DGB"
Cc: 10.2.e
Onderwerp: Annotatie Kwartaaloverleg

Dag 10.2.e
Heb je vandaag even gebeld en geappt maar niet te pakken gekregen. Volgende week is er weer een routine en daar staan de 4 lijnen op de agenda. Graag stem ik de annotatie met je af, aangezien de agenda er op korte termijn uit moet.
Wat is jullie voorstel? Wellicht weer de gangbare 'Mondelinge update door IenW van de stand van zaken van de Quick Scan' oid?
Gr 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

T +31 (0)6 – 10.2.e

NS Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

9.



NS

Agenda Kwartaaloverleg IenW-NS

9 mei 2018, 10:30 - 12:00 uur, NS, 1e etage De Klant

Genodigden 10.2.e 10.2.e 10.2.e Roger van Boxtel, Marjan Rintel, Tjalling Smit, 10.2.e

1 Opening & mededelingen

2 Q1 Prestaties

NS licht de Q1 prestaties toe.

- BRW
-

Prestatiegebied	Prestatie-indicator	Frequentie	Bodem-waarde	Progressie-waarde	Streef-Waarde	Realisatie 1e kwartaal 2018	Realisatie 1e kwartaal 2017	Realisatie t/m 1e kwartaal 2018	Realisatie t/m 1e kwartaal 2017
Algemeen	BRW								
Deur-tot-deur reis									
Reisgemak									
Reisinformatie									
Veiligheid									
Betrouwbaarheid									

3 NS Strategie na 2019 en regioaanpak

BRW

4 Onderzoeken mogelijke decentralisatie regeerakkoord

IenW geeft een mondelinge toelichting over de stand van zaken van het onderzoek dat zij uitvoert naar een mogelijke decentralisatie van één of meer van de vier regionale sprinterlijnen zoals genoemd in het Regeerakkoord.

5 Midterm Review

Bespreekpunt: Wanneer zouden wij tevreden zijn over het verloop en de eindproducten van de MTR?

- In 2019 wordt de midterm review (MTR) van de HRN-concessie uitgevoerd (conform artikel 25 van de concessie).
- Artikel 25 laat ruimte voor interpretatie over de precieze scope van de MTR.
- Daarnaast wordt de MTR uitgevoerd in de (politieke) context van de marktordeningsdiscussie, de onderzoeken naar stations en de mogelijke decentralisatie van 4 sprinterdiensten (regeerakkoord). Gelet op deze context is het van belang om een gezamenlijk beeld te krijgen over wat de midterm review (MTR) van de concessie inhoudt en oplevert.

Zie bijgevoegd memo voor meer informatie.

6 KPI's/coulance

BRW

7 W.v.t.t.k

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Terugkoppeling kwartaaloverleg NS 9/5
Datum: woensdag 26 augustus 2020 18:25:59

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Verzonden: woensdag 9 mei 2018 14:04
Aan: 10.2.g @frd.>
Onderwerp: Terugkoppeling kwartaaloverleg NS 9/5

Dag allen,

Vanochtend vond het kwartaaloverleg met NS plaats. Vanuit IenW waren 10.2.e 10.2.e en ik hierbij aanwezig. Onderstaand een terugkoppeling van de belangrijkste punten, laat het weten als dit op specifieke punten nog vragen oproept.

Groeten, 10.2.e

1. **Mededelingen**

BRW

2. **Q1 Prestaties**

BRW

3. **NS Strategie na 2019 en regioaanpak**

BRW

BRW

4. Onderzoeken mogelijke decentralisatie regeerakkoord

- 10.2.e legt link met MIRT gebiedsagenda's -> uiteindelijk plaatsen in grotere geheel. Gaat om samenwerking en meer doen op het HRN, niet decentralisatie als doel.
- Toelichting IenW op proces quick scans.
- Verzoek NS om ook hier vroeg met (top) NS over te spreken.
- Vanuit NS is dilemma landelijk vs regionale optimalisatie, waar kies je voor?
- Oproep IenW om vanuit NS ook na te denken over wat zij kunnen aanbieden in de regio's. Juist op die 4 specifiek genoemde lijnen. Immers, lijnen zijn ergens vandaan gekomen.

5. Midterm review

- Zorg NS niet zozeer bij proces van MTR, als wel bij dynamiek als gevolg van het beeld dat hierin wordt neergezet en betekenis voor besluit over volgende concessie.
- Mogelijke discussie over ordening en nieuwe concessie door IenW geduid (wijze van gunning, scope, hsl).
- Bij behoefte hierover door te spreken -> daarvoor is overleg met SG en DG gepland.
- Constatering dat bij de MTR ook sturing onder de loep zal worden genomen en de ontwikkelingen in de tweede helft van de concessieperiode kunnen nopen tot wijziging in de sturing.

6. KPI's/Coulance

BRW

7. Wvttk

BRW



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

10.2.e
DGMo

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afd. OV en Stations

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10.2.e
Senior beleidsmedewerker

T 070-10.2.e
M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Datum
24 mei 2018

Kenmerk
IENW/BSK-2018/110796

gespreksnota

Gesprek Raad van Bestuur NS op 29 mei (14.00-15.30 u)

Aanleiding en doel
Op dinsdag 29 mei (14.00-15.30 u) heeft u (10.2.e en DGMo) een gesprek met enkele leden van de Raad van Bestuur van NS. Voorstel is om 10.2.e hierbij tevens aan te laten sluiten. Onderwerp van het gesprek is de midterm review (MTR) van de NS-concessie. De MTR wordt uitgevoerd in de (politieke) context van de marktordeningsdiscussie en gunning van de volgende concessie voor het hoofdrailnet, de onderzoeken naar stations en de mogelijke decentralisatie van 4 sprinterdiensten (regeerakkoord). Verwachting is dat het gesprek zich met name zal richten op de politieke aspecten en inzet van IenW hierbij.

Vanuit NS zijn Roger van Boxtel (president-directeur), Tjalling Smit (directeur Commercie & Ontwikkeling) en 10.2.e bij het gesprek aanwezig. Op maandag 28 mei (17.30-18.00 u) vindt een vooroverleg plaats.

Resultaten
NS heeft laten weten te willen spreken over de in de vervoerconcessie opgenomen MTR en wat deze gaat opleveren. NS wil graag vroegtijdig op hoog niveau betrokken zijn bij de MTR en de positionering daarvan.
Doel van het gesprek is beantwoording van de vraag: 'wanneer zijn IenW en NS tevreden over het verloop en de eindproducten van de MTR?'

Mogelijke inbreng IenW
- U kunt een korte toelichting geven op de MTR en inzet van het kabinet op het terrein van de ordening (zie ook toelichting).
- Benoemen dat NS een belangrijke partner is en bijzondere positie heeft als concessiehouder op het HRN. In de MTR zal intensief moeten worden samengewerkt om alle deelevaluaties te kunnen afronden en waar noodzakelijk gezamenlijk te komen tot aanpassingen in de concessie voor de periode 2020-2025.
- Tegelijkertijd zal NS in de besluitvorming over de ordening en de wijze van gunning van de volgende concessie juist op gelijke wijze behandeld moeten worden als andere vervoerders. Dit is uiteindelijk ook in het belang van NS.

- In het traject van de ordening kent elke bouwsteen zijn eigen planning. Veelal zal onderzoek uitgezet worden waarbij op sommige trajecten medewerking van NS wordt verwacht. NS zal verder door ons tijdig worden betrokken.
- U kunt de wens uitspreken om over deze onderwerpen in de komende periode contact te houden en daarmee ook te voorkomen dat (politieke) discussies de uitvoering van de huidige dienstverlening in de weg komen te staan.

Verwachte inbreng NS
- NS maakt zich in lijn met eerdere discussies over de ordening op het spoor zorgen over de scope van het HRN (politiek terug te brengen tot 4 lijnen uit het regeerakkoord en de HSL) en de positie van de stations.
- NS zal het belang van de (beeldvorming rondom) de MTR voor NS benadrukken en waarschijnlijk laten weten dat het HRN voor hen nog altijd van een zeer groot bedrijfsmatig belang is.
- Het is de inzet van de RvB NS om uit te dragen dat zij ook de volgende concessie willen verkrijgen. Dit is volgens de RvB ook nodig om binnen de nieuwe strategie vanaf 2019 richting te bepalen en onder de medewerkers de rust te bewaren. Zij zullen in het gesprek willen peilen hoe IenW hierin staat en welke boodschap zij kunnen afgeven zonder IenW of zichzelf politiek dwars te zitten.
- NS zal naar verwachting nog benoemen bij de MTR de inzet te hebben om de set van KPI's (nu 12) sterk te verminderen (mogelijk zelfs naar 3) en tevens het aantal informatie-indicatoren sterk te reduceren. Hierbij is voor NS tevens de sterke focus op de HSL ongewenst (momenteel 3 aparte KPI's). Mogelijk noemt NS ook zorgen over het continueren van gezamenlijke KPI's voor punctualiteit (met ProRail) in relatie tot de ZBO-vorming van ProRail.
  - ➔ U kunt in reactie hierop aangegeven dat het reduceren van het aantal KPI's voor IenW geen doel op zich is, maar dat de set KPI's moet aansluiten bij enerzijds politieke wensen en de beleving van de reiziger, maar anderzijds ook op de (interne) operationele sturing van NS. Daarbij is het ook van belang een stuur te hebben op de negatieve uitschieters. De set KPI's (en de bodem- en streefwaarden) moeten de juiste prikkels geven. Gezamenlijk inzet is al om op basis van de ontwikkelingen in de tweede helft van de concessie tot een goede sturing wordt gekomen. Het ligt in de lijn der verwachting dat ook na 2019 de HSL in de politieke belangstelling blijft staan en hiervoor aparte KPI's gewenst blijven.
- NS zal daarnaast (in navolging van het kwartaaloverleg van 9 mei jl.) waarschijnlijk opbrengen om bij de MTR een 'ventiel' in de concessie te maken, waarmee rekening kan worden gehouden met de invloed op de prestaties van politieke wensen. Dit zou een geïnstitutionaliseerde variant zijn om vooraf coulance-afspraken t.a.v. KPI's te maken.
  - ➔ Net als in het kwartaaloverleg kunt u daarbij aangeven dat dit in feite om een vertrouwenskwestie gaat en dat een grondslag in de concessie voor de coulancekaders ons voor dezelfde politieke dillema's stelt omdat dit altijd moet worden ingeroepen. De staatssecretaris heeft nadrukkelijk uitgesproken alleen achteraf over te willen gaan tot het inroepen van een rechtvaardigingsgrond. IenW is daarbij gehouden om conform de concessie en de beginselen van de AWB in redelijkheid te oordelen over rechtvaardigingsgronden die NS kan aandragen bij gebleken achterblijvende prestaties. Wel kunt u toezeggen te bezien hoe NS in een proces van beoordeling achteraf meer comfort te geven is door bijvoorbeeld een externe audit te laten uitvoeren op de rechtvaardigingsgrond die NS aandraagt.

11.

Politieke context

- Op 6 juni spreekt de staatssecretaris in het AO Spoor met de Kamer aan de hand van de brief over de ordening en de MTR. De brief over de ordening is op grote hoofdlijnen met de coalitiefracties afgestemd.

BRW

Toelichting

Toelichting MTR:

- Concreet wordt in de MTR het volgende getoetst (artikel 25 in de concessie):
    - In hoeverre NS de ambities voor 2019 (vastgelegd in streefwaarden) heeft behaald;
    - Wat de realisatie van programma's onder de concessie is (o.a. Beter en Meer, STS-verbeterprogramma, Winterweer en Vervoercapaciteit) en uitwerking is gegeven aan de verplichtingen uit de concessie;
    - Hoe de ingroei van de HSL-Zuid in het HRN vorm heeft gekregen;
    - Wat de gevolgen van de decentralisaties van stoptreindiensten in Limburg zijn;
    - De werking van het sturing- en sanctioneringsregime (KPI's en boetesystematiek).
- De MTR geeft daarmee een beeld van het huidige niveau van prestaties van NS en de verbeteringen die NS heeft gerealiseerd.
- De MTR vormt de basis om de concessie waar nodig aan te passen voor de periode 2020 tot 2025. Ook zullen de ambities voor deze periode worden afgesproken. Omdat het een bestaande concessie betreft zal op veel punten worden aangesloten op bestaande afspraken. Wijzigingen vergen instemming van NS én IenW en kennen mogelijk financiële consequenties.

Achtergrond t.a.v. de MTR

- Bij NS leeft de behoefte om duidelijkheid te krijgen wat de MTR wel en niet is. Het is goed te benadrukken dat bovenstaande is opgesteld op basis van artikel 25 van de concessie en weinig flexibel is.
- Het ligt voor de hand om (politieke) koppelingen te maken met bijv. de marktordeningsscenario's en een volgende concessie. Het is echter van belang om in onze rol als concessieverlener tot een eerlijk en gewogen oordeel te komen over de 1e helft concessie en ook afspraken te maken over de 2e helft concessie.
- Vanuit IenW zullen verbeteringen voor 2020-2025 ingegeven worden om NS te (blijven) prikkelen om voor de reiziger een goed product te leveren.
- Vanuit NS staat er veel druk op de MTR, omdat zij weten dat het ook als politiek moment wordt gebruikt om een besluit te nemen over de ordening en de volgende concessie. Bij NS wordt veel gericht op een topprestatie in 2019 (het jaar waarin de streefwaarden bereikt moeten worden).

Annotatie t.a.v. de ordening en sturing op het spoor na 2024

- De MTR valt in de tijd samen met het besluit over de (markt)ordening en sturing na 2024. Dit besluit is van groot belang voor de toekomst van NS.
- Ongeveer gelijktijdig met dit gesprek wordt de Kamer per brief geïnformeerd over de informatiebouwstenen die worden verzameld om een weloverwogen besluit in 2020 te kunnen nemen (zie conceptbrief in bijlage). In het kwartaaloverleg met NS (9 mei jl.) is aan de aanwezige RvB-leden de elementen van de belangrijkste bouwsteen al kort toegelicht

(zie stap 1 hieronder). De NS is nog niet ingelicht over de aanpak voor de stations.

- U kunt toelichten welke bouwstenen we gaan uitwerken:
  1. **Besluit vervoerconcessie HRN na 2024:** onderzoek naar:
     a. gevolgen van een keuze voor aanbesteden of onderhands gunnen HRN voor de continuïteit op het spoor (o.a. materieel en personeel),
     b. decentralisatie vier spoorlijnen uit regeerakkoord
     c. realistische scenario's voor de HSL om belang van HSL voor binnenlands vervoer te blijven borgen en tegelijkertijd ambitie om meer internationaal vervoer over de HSL aan te bieden als alternatief voor korte afstandsvluchten.
  2. **Recht op toegang:** onderzoek naar de gevolgen van het recht op toegang ('open toegang') tot de spoorinfrastructuur voor de Nederlandse spoormarkt. Door het Europese Vierde Spoorwegpakket kunnen spoorvervoerders vanaf dienstregeling 2021 (voor HRN vanaf 2025) ook zonder concessie treindiensten uitvoeren;
  3. **Gelijk speelveld:** beter inzicht in de randvoorwaarden voor een gelijk speelveld op de spoormarkt. ACM gaat daarvoor een update van de quick scan voor de spoormarkt voor het personenvervoer uitvoeren conform de motie Ziengs. Daarna wil de Stas haar toegezegde brief voor toezicht op de spoormarkt uitdoen.
  4. **Stations:** uitvoering passage regeerakkoord om verschillende opties voor het eigendom en exploitatie van de stations te bekijken. Doel is om de complexiteit in het beheer en de exploitatie tussen ProRail en NS te verminderen zodat het systeem efficiënter wordt en de (maatschappelijke) lasten lager. Op verzoek van PVV wordt daarbij ook gekeken naar de optie om ProRail het gehele beheer over de stations te laten doen.

10.2.e 10.2.e en 10.2.e



Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afdeling Regie en Besturing
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e
Projectsecretaris

T 070-456 10.2.e
M +31(0)6- 10.2.e
F 070-456 10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Datum
20 maart 2018

agenda

Betreft	Secretarissenoverleg OV en Spoortafels
Vergaderdatum en tijd	**11 juni van 10.00-11.30 uur**
Vergaderplaats	Jaarbeurs, Jaarbeursplein 6, 3521 AL UTRECHT
Deelnemers	10.2.e (Landsdeel Oost), 10.2.e (Zuidelijke Randstad), 10.2.e (Landsdeel Noord) 10.2.e 10.2.e (Landsdeel Zuid), 10.2.e (Noordvleugel), 10.2.e (NS), 10.2.e (ProRail), 10.2.e (IPO) IenW: 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e 10.2.e vervanger 10.2.e

Tijdschema Secretarissenoverleg 11 juni 2018

BRW

1) Opening en mededelingen en voorstel voor agenda

BRW

12.

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Afdeling Regie en Besturing

Datum
6 februari 2018

2) Korte terugblik Landelijke OV en Spoortafels

BRW

3) Brainstorm agenda najaarstafels

Overige strategische onderwerpen die op de voorraadagenda staan die mogelijk een keer besproken kunnen worden op de OV en Spoortafel;

- BRW
- BRW
- Regierol: Concessie overstijgende vraagstukken.
- Marktordeningsvraagstukken HN-/sprinterdiensten
- BRW
- BRW
- BRW

4. Voorstel plannning

BRW

Agendapunt korte terugmeldingen Landsdelige tafels die zijn geweest;

Noord

- Snelle verbinding met de Randstad: BRW
- Kamervraag "geen OV met oudjaar": BRW
- Verdieping NMCA – HOV-bussen Groningen: BRW
- IC Regio Hoogeveen en IC Regio Friesland: BRW
- Toegankelijkheid bussen: BRW

Oost

- TKB OV: BRW
- Toegankelijkheid: BRW
- Kamervraag "geen OV met oudjaar"; BRW
- BRW

Er is over Apeldoorn – Enschede gesproken met de melding dat hier het gesprek tussen provincies en FMN van 23 april afgewacht wordt voor dat er conclusies worden getrokken.

BRW

Zuid

- TKB OV stedelij BRW
- Lightrail BRW
- TKB OV regionaal Eindhoven: BRW
- Kamervraag "geen OV met oudjaar: BRW
- Toegankelijkheid: BRW
- Alternatief IC Roosendaal-Antwerpen BRW
- Traject Weert-Harmont: BRW
- Fusie havens irt goederenlijn Terneuzen-Gent; BRW

Spoorgoederentafel

BRW

BRW

-

BRW

Concluderend:

- BRW
- BRW
- BRW

Agendapunt concept agenda Landelijke tafel;

Strategische agenda
BRW

- BRW .BRW
- BRW

Overige punten

- Nieuwe streefcijfers: Dit verschilt per regio. In annotatie opnemen waar de aandachtspunten op liggen. NB: is aangepast.
- BRW
- **Actie** 10.2.e**:** BRW
  Antwoord:
  - BRW
  - BRW
  - BRW

- **Actie** 10.2.e**:** BRW
  Antwoord: BRW

- **Actie** 10.2.e**:** Planning najaar tafels
  Voorstel data secretarissenoverleggen/Landsdelige tafels;

BRW

Voorstel voor secretarissen overleggen:

BRW

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e @appm.nl; 10.2.e 10.2.e @utrecht.nl); 10.2.e (PZH); 10.2.e (Gelderland); 10.2.e (IPO); 10.2.e (MRA); 10.2.e (Zeeland); 10.2.e (Brabant); 10.2.e (Netwerk Zuidelijke Randstad); 10.2.e (Landsdeel Noord); 10.2.e (Landsdeel Zuid); 10.2.e (Noordvleugel) 10.2.e (MRA); 10.2.e (LDC Oost); 10.2.e (ProRail); 10.2.e (NS)
Cc: DGMo - OVS - Cluster landsdelige aanpak; 10.2.e (NS); 10.2.e (VNG); 10.2.e - BSK; 10.2.e (secretariaat 10.2.e); 10.2.e (Rover); 10.2.e @syntus.nl; 10.2.e
Onderwerp: Stukken secretarissenoverleg OV en Spoortafels ma 11/06
Datum: woensdag 6 juni 2018 13:33:00
Bijlagen: AGENDA SECRETARISSENOVERLEG 11 juni.DOCX
Bijlage 1 Afsprakenlijst secretarissenoverleg 26 maart incl. wijzigingen.DOCX

Beste secretarissen,

Zie hier de agenda en stukken voor het secretarissenoverleg van 11 juni a.s. van 10.00-11.30 uur met aansluitend lunch.

Locatie Jaarbeurs, Utrecht, ingang Beatrixgebouw.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

NS

Agenda Routine overleg

21 juni 2018, 9:00 - 10:45 uur, Utrecht, LvP, 13K26

Genodigden 10.2.e , 10.2.e (IenW) 10.2.e , 10.2.e , 10.2.e 10.2.e (NS)

Agenda:

1. Opening en mededelingen

a) Terugblik AO en VAO Spoor

Annotatie IenW:

- Woensdag 6 juni heeft het AO Spoor plaats gevonden en donderdag 14 juni het VAO Spoor. Er zijn verschillende onderwerpen aan bod gekomen.
- Zowel het AO als het VAO zijn goed verlopen zonder grote verassingen. Dank ook aan NS voor het aanleveren van alle benodigde informatie in de voorbereiding.
- BRW [redacted].
- BRW [redacted]
- BRW [redacted]
  - [redacted]
  - [redacted]
  - [redacted]

b) Vervolgproces Dordrecht

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

BRW [redacted]



BRW [redacted]

2. **Masterplan Spoorgoederen**

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

3. **Toekomstbeeld OV**

BRW [redacted]

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

4. **Onderzoek mogelijke decentralisatie van één of meer van de vier regionale sprinter lijnen**
Mondelinge update door IenW van de stand van zaken van de Quick Scan.

Annotatie IenW:

- NS is eerder meegenomen in de stand van zaken en uitgenodigd voor relevante overleggen. NS agendeert dit onderwerp nu steeds

opnieuw. Vraag is wat zij precies zouden willen weten t.o.v. vorige bijpraat waarop onderstaande info veelal ook is gedeeld.

Toelichting

- In het Regeerakkoord staat dat "Om tot een regionaal geïntegreerd aanbod van trein, tram/metro en bus te komen worden meer sprinterdiensten op het hoofdrailnet toegevoegd aan regionale OV-concessies. We richten ons daarbij op één of meer van de lijnen Apeldoorn-Enschede, Zwolle-Groningen/Leeuwarden en Dordrecht-Breda (in combinatie met de Merwede-Lingelijn). NS mag net als alle andere marktpartijen aan deze regionale concessies meedoen."
- IenW onderzoekt dit nu met een quick scan, waarbij gekeken wordt hoe en in hoe verre met toevoegen aan regionale concessies het product voor de reiziger verbetert. Hiervoor zijn we nu allereerst met de decentrale overheden in gesprek. De provincies wilden tijd om ook zelf na te kunnen denken wat ze met een extra lijn zouden kunnen doen / hoe die in hun netwerk en ambities zou passen.
- De quick scan moet in het najaar klaar zijn en inzicht geven in en in reizigersstromen, inpasbaarheid en mogelijke effecten op intercityverbindingen. Daarnaast moet inzichtelijk worden wat een logisch moment zou zijn voor eventuele decentralisatie gezien de samenhang met regionale concessies en de lopende concessie op het hoofdrailnet.
- Zeker dit laatste is voor NS van belang.
- Als (een deel van) deze lijnen aan regionale concessies worden toegevoegd, mag NS meedingen aan deze concessies. Volgens de afspraken tussen NS en de bewindspersonen van IenW en Fin zou NS sowieso mee mogen doen met aanbestedingen met substantiele samenloop (tenminste 3 stations van HRN). Hoe kijkt NS gezien dit alles aan tegen de komende aanbesteding van de Valleilijn? Van Boxtel heeft in de media al gezinspeeld op meer deelname aan aanbestedingen. NS heeft zich echter nooit richting IenW uitgesproken over hoe dit zich verhoudt tot de bestuurlijke afspraken.

5. Vraagsturing en tariefdifferentiatie

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

BRW [redacted]

6. Mid Term Review: stand van zaken ter informatie

IenW en NS wisselen kort uit wat de stand van zaken is in de afstemming over de MTR. Gezamenlijke werkgroepen werken momenteel de werkstromen uit en dit loopt voorspoedig en constructief. In de komende periode komen zij terug met concrete voortgang en/of bespreekpunten.

Annotatie IenW:

- Er zijn twee trajecten waarbij even stil kan worden gestaan: Evaluatie financiële balans en evaluatie KPI's. NS vond het t vroeg om voor de routine te agenderen, maar heb hier op aangedrongen. Immers, NS agendeert dit wel op het hoogste niveau en dringt aan op vroegtijdige betrokkenheid. Dan moeten we m.i. ook de mogelijkheid bieden om op managementniveau sturing te geven. Bovendien hebben wij enkele punten die we graag willen benoemen (zijn bekend op medewerkerniveau).

Evaluatie financiële balans

BRW [redacted]

Evaluatie KPI's

Proces:

- Tbv MTR wordt de huidige set aan KPI's doorgelicht. In routine eind april ingestemd met PvA hiertoe. Dmv zogeheten 'themasessies' worden de (on)mogelijkheden/wensen tot doorontwikkeling van de huidige set KPI's besproken.
- Het proces daartoe verloopt gestaag. Er zijn inmiddels 4 themasessies geweest: klantoordelen, reisgemak, reisinformatie en betrouwbaarheid (gezamenlijk met ProRail). De laatste themasessie (deur-tot-deurreis) staat gepland op 2 juli.
- Conclusies van de themasessies worden besproken in de routine van 16 juli a.s., met als doel daar een gezamenlijk 'eerste beeld van de kpi-set 2020' vast te stellen. Verdere gesprekken over definities/meetmethoden zijn dan voorzien in 2e helft 2018. Gesprekken over ambitieniveau volgen daarna (dat is nu nog bewust uit de themasessies gehouden).
- In deze routine goed om een aantal van onze uitgangspunten te benadrukken. Op hoofdlijnen zijn uitgangspunten ook al uitgewisseld in overleg tussen RvB NS en 10.2.e 10.2.e /10.2.e op 29 mei.
  - Huidige set KPI's vormt de basis. Wijzigingen daaraan kunnen plaatsvinden, maar alleen met goede argumenten. Het reduceren van het aantal KPI's (wens van NS) is voor IenW geen doel op zich.
  - Set KPI's moet aansluiten bij enerzijds politieke wensen en de beleving van de reiziger, en anderzijds ook op de (interne) operationele sturing van NS. Daarbij is het ook van belang een stuur te hebben op de negatieve uitschieters.
  - De set KPI's (en de bodem- en streefwaarden) moeten de juiste prikkels geven.
  - Het ligt in de lijn der verwachting dat ook na 2019 de HSL in de politieke belangstelling blijft staan en hiervoor aparte KPI's gewenst blijven (wens van NS is om geen specifieke HSL-kpi's meer te hebben). Besluitvorming over HSL-kpi's verloopt via HSL-stuurgroep.
- NS is nogal terughoudend met het delen van informatie in deze fase van het proces. Powerpoints die tijdens themasessies worden gepresenteerd worden niet nagestuurd en wens van IenW om verkennende sessie met CO's te plannen is al helemaal onbespreekbaar (althans: voordat IenW/NS het eerste beeld hebben vastgesteld in routine).

Ter achtergrondinfo: meer specifieke stand van zaken per themasessie:

- Klantoordelen (algemeen, HSL, sociale veiligheid): eerder is afgesproken dat op termijn zal worden aangesloten bij de OV-klantenbarometer 2.0 (ter vervanging van het reizigersonderzoek van NS). In de themasessie heeft NS nu aangegeven veel bezwaren te zien aan OVKB2.0 en graag een doorontwikkeling naar OVKB3.0 te willen zien voordat er bij de OVKB wordt aangesloten. NS wil daarom via hun eigen NS gaan meten. IenW heeft aangegeven nog veel mitsen en maren aan dit voorstel te zien en ziet graag nadere onderbouwing van de

diverse opties (aansluiten bij OVKB2.0 of 3.0). NS wil daarnaast geen specifieke klantoordelen voor sociale veiligheid en HSL meer.

- Reisgemak (zitplaatskans HRN, HSL en top10 drukke treinen). NS en IenW allebei redelijk tevreden over deze KPI's. Concrete doorontwikkeling lijkt niet aan de orde. NS wil wel van HSL-kpi af.
- Betrouwbaarheid (reizigerspunctualiteit 5 min HRN, 5 min HSL, 15 min HRN): in eerste verkennend gesprek met ProRail uitgewisseld dat gezamenlijke kpi's nuttig zijn (mits ook bij zbo ProRail outputsturing gewenst is). 5 min HRN staat niet ter discussie. NS wil van 5 min HSL-kpi af. 15 min HRN stond enigszins ter discussie, bij ProRail leefde de wens om minder dan 8 betrouwbaarheids-kpi's te hebben. Concrete voorstellen nu niet aan de orde, wel van belang om bijv. in tripartiete concessie-overleg stil te staan bij evt. doorontwikkeling gezamenlijke kpi's.
- Reisinformatie (treinketen, ontregelingen). NS heeft voorstel gepresenteerd voor een nieuwe KPI "reisinformatie bij vertraging, die elementen bevat van snelheid, juistheid van reisinfo en handelingsperspectief biedt. Eerste reactie van IenW in sessie was positief. Lijkt goed aan te sluiten bij beleving reizigers. NB: voorstel gaat daarbij uit dat reisinfo in normale situatie geen KPI meer is (meer een randvoorwaarde, die al nagenoeg 100% is).
- Deur-tot-deurreis (kwaliteit van aansluitingen). Themasessie moet nog plaatsvinden. Huidige KPI biedt ruimte voor verbetering. Wellicht is koppeling aan Dashboard deur-tot-deur van CROW aan de orde.

7. Wvttk

a) KGOV

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

b) ORBIT

Annotatie IenW:

- BRW [redacted]



15.

BRW

Verslag Routine

NS

Donderdag 21 juni 2018

Aanwezig 10.2.e 10.2.e (IenW), 10.2.e , 10.2.e
10.2.e (NS)

1. Opening en mededelingen

a. Terugblik AO en VAO Spoor

- BRW
- BRW
- BRW

b. Vervolgproces Dordrecht

- BRW
- BRW
- BRW
- BRW
- BRW
- BRW

c. Tarieven HSL

- BRW
- BRW

d. Internationaal

- BRW
- BRW
- BRW

e. Brussel

- BRW

f. Kamerbrief

- BRW .

g. Curatorium OV Loket

- BRW

2. Masterplan Spoorgoederen

- BRW
- BRW
- BRW

3. Toekomstbeeld OV – bestuurlijke oploop 9 juli

- BRW
- BRW

4. Onderzoek mogelijke decentralisatie van één of meer van de vier regionale sprinterlijnen

- IenW geeft aan wat meer tijd te nemen dan oorspronkelijk voorzien, in november is de oplevering voorzien.
- IenW geeft aan wel een discussie in de Kamer te verwachten of een mogelijke decentralisatie van een of meer lijnen niet eerder kan dan het einde van de HRN-concessie. De lijn van IenW is dat we

een contract hebben waar we ons aan houden en dat de insteek is om rond de Midterm Rreview keuzes te maken over de vier lijnen.
- IenW geeft aan dat de vraag over robuustheid en wat dit betekent voor het netwerk is uitgezet bij ProRail. Daarnaast zijn de (informele) gesprekken met de decentrale overheden over de verschillende lijnen gestart. Met de vervoerders is nog niet gesproken.
- NS geeft aan blij te zijn te horen dat het onderzoek meer kwantitatief wordt.
- NS geeft aan in het belang van de reiziger graag mee te werken aan de quick scan. Hierbij denkt NS aan verschillende aspecten die zij van belang acht voor IenW om mee te nemen in een afwegingskader, waaronder: consequenties voor flexibiliteit in het plannen en uitvoeren van de dienstregeling, effect op behandel- en opstelcapaciteit, en de verhouding lijnen tot het brede Nederlandse netwerk.
- NS geeft aan te overwegen deze relevante aspecten en bereidheid tot meewerken op papier te zetten. NS spreekt af IenW vooraf de brief in concept toe te sturen.

5. Vraagsturing en tariefdifferentiatie
- BRW
- BRW
- BRW
- BRW
- BRW

6. Midterm review: stand van zaken ter informatie
- IenW en NS spreken af de Midterm Review als vast agendapunt terug te laten komen op de Routine agenda om het gesprek met elkaar aan te gaan op managementniveau.
- M.b.t. KPI's stelt IenW voor tijdig hier het gesprek over aan te gaan en hier tempo op te maken. NS stelt voor om naast de KPI's ook de ii's te betrekken in gesprek.
- M.b.t. de financiële werkstroom BRW

7. W.v.t.t.k.

a. KGOV
- BRW

b. ORBIT
- BRW



c. Groot Amsterdam

- BRW
- BRW

d. Tekst convenant ERTMS

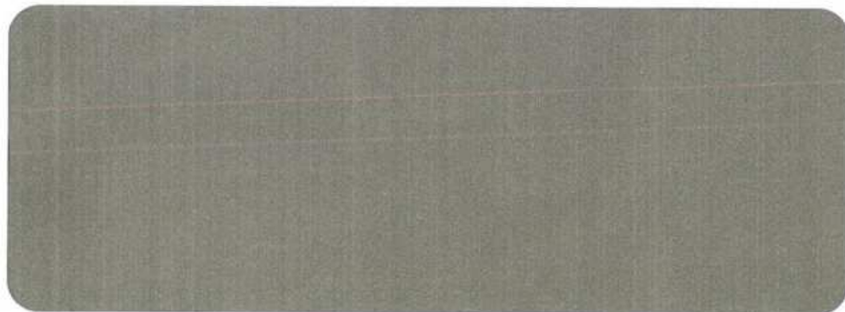
- BRW
- BRW
- BRW





17.

Post NL
Port betaald
Port payé
Pays-Bas





GESCAND

NO7CC #1612A5B#30#0502#



NS11005/01-14



NS

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. 10.2.e
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Datum 28 juni 2018
Uw kenmerk NS/CO/20181106
Ons kenmerk Voorstel gesprek aangaande quick scan 4 lijnen
Onderwerp

Geachte heer 10.2.e,

In de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 30 mei 2018 licht zij de aanpak toe over de besluitvorming over de (markt)ordening op het spoor in 2020[1]. Graag maakt NS van de gelegenheid gebruik hierop te reageren.

In de brief wordt beschreven dat, om een besluit te kunnen nemen over de ordening en sturing op het spoor na 2024, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoek gaat doen naar diverse aspecten die ordening raken: een onderhandse gunning of aanbesteding van het Hoofdrailnet inclusief de reikwijdte; de gevolgen van het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur voor binnenlands openbaar personenvervoer; en opties voor eigendom en exploitatie van de stations[2]. NS heeft, als huidige exploitant van zowel het Hoofdrailnet als de stations, veel kennis en ervaring die het Ministerie behulpzaam kan zijn. In dat kader is het wenselijk dat NS het Ministerie daar waar mogelijk voorziet van informatie voor deze onderzoeken.

Het eerste onderzoek dat het Ministerie uitvoert is de quick scan naar de vier lijnen die genoemd staan in het Regeerakkoord. Het doel van deze quick scan is een feitelijke onderbouwing van de vraag of decentralisatie bijdraagt aan een regionaal geïntegreerd aanbod voor de reizigers. Daarbij gaat NS er van uit dat de huidige concessie tot 2025, waar deze lijnen onderdeel van uitmaken, gerespecteerd blijft. De brief biedt beperkt inzicht in het (afwegings)kader dat gebruikt zal worden. NS gaat er van uit dat het Ministerie daarbij een brede afweging maakt en dat een zorgvuldig proces gevolgd wordt. Desalniettemin gaat

[1] Uw kenmerk IENW/BSK-2018/98483

[2] In de brief wordt daarnaast aangekondigd dat de Autoriteit Consument & Markt een update van de quick scan voor de spoormarkt voor personenvervoer zal uitvoeren conform de motie Ziengs



NS graag op korte termijn in gesprek over het onderzoek om een bijdrage te kunnen leveren. Een dergelijk onderzoek kan in de ogen van NS alleen een goede feitelijke conclusie opleveren als daar de kennis en kunde van NS is meegenomen. Wij denken daarbij aan bijvoorbeeld de volgende aspecten die bij een brede afweging aan bod kunnen komen:

- de huidige en toekomstige vervoervraag;
- ontwikkelingen binnen de regionale dienstverlening;
- hoe de lijnen zich verhouden tot het brede Nederlandse netwerk (en dus niet enkel de intercityverbindingen), inclusief netwerken binnen de regio's;
- de (mogelijke) gevolgen voor overstappen voor reizigers;
- consequenties voor flexibiliteit in het plannen en uitvoeren van de dienstregeling;
- hoe decentralisatie effect heeft op de schaalvoordelen van een Hoofdrailnet;
- het effect op behandel- en opstelcapaciteit.

Bij het aanleveren van informatie zal NS uiteraard de relevante wet- en regelgeving in acht nemen. Het aanbod geldt ook voor de andere lijnen die in onderzoek zijn door het Ministerie, te weten Eindhoven-Düsseldorf en het mogelijk doortrekken van de Valleilijn. Daarnaast kijkt NS zelf ook naar een goed aanbod binnen het netwerk van de toekomst. Daarbij staat het belang van de reiziger voorop.

Graag gaat NS met u in gesprek over het onderzoek in de hoop dat dit bijdraagt aan een goede oplossing die past bij de mobiliteitsbehoefte van de toekomst.

Met vriendelijke groet

10.2.e

[redacted]

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: aankondiging quick scan mogelijke decentralisatie 4 lijnen uit Regeerakkoord
Datum: dinsdag 7 augustus 2018 08:59:46
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e

Hartelijk dank voor je mail met de toelichting op de quick scan die jullie uit gaan (laten) voeren. Dit lezende merk ik dat ik me afvraag of het onderzoek een voldoende brede beschouwing loslaat op de lijnen die genoemd zijn in het Regeerakkoord. Zoals wij ook in onze brief van 28 juni 2018 aan dhr 10.2.e kenbaar hebben gemaakt, is het erg belangrijk een gedegen afwegingskader toe te passen binnen het onderzoek. De onderzoeksvragen die je noemt zijn smal en focussen primair op effect in de regio. De Staatssecretaris heeft in haar brief aan de Kamer van maart 2018 aangegeven dat er een verbetering voor de reiziger moet ontstaan. Een antwoord op onderstaande vragen is daarvoor onvoldoende. Er wordt bijvoorbeeld gekeken naar de functie/plaats binnen het regionaal OV, maar het landelijk perspectief en de consequentie voor de landelijke reiziger mist volledig. Dit is een factor die wij ook in onze brief benoemd hebben. Effecten op intercity-diensten zijn weliswaar in scope, maar de relatie met het plannen van de brede dienstregeling en (toekomstige) effecten op het netwerk als geheel missen daarbij.
Zeker gegeven deze onderzoeksvragen lijkt het me zeer belangrijk NS als partij op korte termijn te spreken. Onderstaande geeft mij nog niet voldoende vertrouwen dat de factoren die we hebben benoemd in onze brief daadwerkelijk in scope zijn. Ik ben dan ook zeer benieuwd naar jullie reactie op onze brief. Wanneer kan ik die tegemoet zien?
Gr 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

T +31 (0)6 – 10.2.e

NS Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Van: 10.2.e - DGB [10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: vrijdag 3 augustus 2018 11:24
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: aankondiging quick scan mogelijke decentralisatie 4 lijnen uit Regeerakkoord

Beste 10.2.e ,

IenW heeft besloten een quick scan te laten uitvoeren naar de mogelijke decentralisatie van één of meerdere van de vier lijnen, die in het regeerakkoord zijn vermeld.
Voor het uitvoeren van deze quick scan is een extern bureau gekozen, omdat hiermee zowel meer kwaliteit geleverd kan worden, als vanwege het draagvlak voor de uitkomsten van de quick scan. Een onafhankelijk bureau is van belang, omdat daarmee meer kennis, expertise en

capaciteit wordt ingeschakeld. Daarnaast geeft het een onafhankelijke validatie van de bevindingen in de quick scan. Dit is belangrijk, omdat in dit traject grote belangen spelen van de verschillende vervoerders en overheden en daarom de objectiviteit van de quick scan extra aandacht behoeft. Daarnaast moet de quick scan bijdragen aan een proces, dat ervoor zorgt dat voor zover mogelijk de feiten uit de quick scan niet betwist worden en partijen niet verrast zijn door de feitelijke onderbouwing van het besluit dat erop volgt.
Het eindresultaat moet een document zijn, dat inzicht geeft in:

• De mogelijke functie/plaats van de sprinterdienst in het regionaal OV
• reizigersstromen en overstaprelaties
• inpasbaarheid
• mogelijke effecten op intercityverbindingen
• logisch moment voor overgang naar provincie(s)
• de wil bij decentrale overheid om de treindienst over te nemen

Met jou is over de mogelijke decentralisatie met 10.2.e eerder al contact geweest en wij willen NS ook nu informeren over de uitvoering van deze quick scan. De aanbestedingsprocedure van de quick scan heeft erin geresulteerd dat de combinatie van Decisio en Twynstra Gudde de quick scan de komende periode tot begin november 2018 gaat uitvoeren. Zij zullen jullie daarvoor benaderen.
Ons verzoek is of NS medewerking wil verlenen aan de uitvoering van de quick scan.
Mochten er vragen zijn over de quick scan, dan kunnen jullie deze ook aan mij en 10.2.e 10.2.e als waarnemers van 10.2.e tijdens zijn vakantie sturen. 10.2.e is met vakantie tot 27 augustus.
Wij zullen binnenkort nog afzonderlijk reageren op de brief van NS van 28 juni 2018 over de quick scan.
Met vriendelijke groeten van 10.2.e, mede namens 10.2.e en 10.2.e

---

18.2

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Concept van brief aan NS in antwoord op voorstel gesprek aangaande 4 lijnen
Datum: donderdag 16 augustus 2018 09:25:20

Dag 10.2.e,

Dank voor het delen en fijn dat we mee kunnen lezen. Vanwege een lang weekend weg lukt het mij na maandag hier op te reageren. Is dat voor jou OK om de reactie nog mee te kunnen nemen?

Ik hoor graag!
Dankjewel,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm nl]
Verzonden: woensdag 15 augustus 2018 08:58
Aan: 10.2.e <10.2.e @ns nl>
CC: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: Concept van brief aan NS in antwoord op voorstel gesprek aangaande 4 lijnen

Beste 10.2.e,

Hierbij stuur ik je voor commentaar het concept van de antwoordbrief die nu bij onze directeur ligt.

Vriendelijke groeten van 10.2.e

------< HPE Records Manager recordgegevens >------

Recordnummer:IENW/BSK-2018/171741
Titel:Brief aan NS in antwoord op voorstel gesprek aangaande 4 lijnen

18.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Routine a.s. maandag: 4 lijnen
Datum: dinsdag 10 juli 2018 13:59:33
Bijlagen: image001.png

Ha 10.2.e,

Alles goed? Even geleden dat we elkaar hebben gesproken! Onderzoek naar Valleilijn loopt nog steeds begreep ik?

Kreeg je via de telefoon even niet te pakken, dus even via mail. A.s. maandag is er weer een routine-overleg tussen 10.2.e en 10.2.e. Graag zetten wij daar het onderzoek naar de 4 lijnen uit het Regeerakkoord op de agenda. Ik ga er van uit dat de annotatie voor dit punt weer zal zijn dat IenW een mondelinge update zal verzorgen? Hoor het graag mocht het anders zijn!

Daarbij heeft NS onlangs aan 10.2.e een brief verzonden met een aanbod in gesprek te gaan gezien onze kennis over de lijnen die in onderzoek zijn. Voor verzending is deze brief in concept met 10.2.e gedeeld, n.a.v. haar verzoek bij de vorige routine. Graag zouden wij IenW om een reactie hierop willen vragen bij de routine. Ik hoop dat die brief jou inmiddels ook heeft bereikt? En is het nog handig even te bellen ter voorbereiding van maandag?

Hoor graag!

Gr 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

T +31 (0)6 – 10.2.e

NS Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienm.nl

Datum
11 juli 2018

Bijlage(n)

agenda

Betreft	Routine IenW/NS 16 juli 2018
Vergaderdatum	16 juli 2018
Vergadertijd	16:00 - 17:00 uur
Vergaderplaats	IenW, Rijnstraat 8, vergaderzaal W.401
Deelnemers	10.2.e, 10.2.e (IenW), 10.2.e, 10.2.e (NS)

1. Opening en mededelingen

a) Vaststellen verslag routine 21 juni

Zie bijlage 1a.

b) Beter en Meer: o.a. afronding VAT A2, aanpak VATSUN

BRW

BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
11 juli 2018

c) Toekomstbeeld OV: korte terugblik bestuurlijke oploop 9 juli

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

d) Voortgang Subsidiebeschikking "IC direct in dal toeslagvrij"

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
11 juli 2018

BRW [redacted]

2. HSL

a) Afwijking concessie Thalys ivm stakingen Frankrijk

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
11 juli 2018

BRW [redacted]

b) ***Adviesaanvraag tarieven 2019, waaronder IC direct***

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

- BRW [redacted]
- [redacted]

c) Toekomstige bediening IC Brussel

Bespreken wenselijkheid directieoverleg over toekomstige bediening België vanwege keuzes rondom samenwerkingsmodellen NS-NMBS.

Annotatie IenW:

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
11 juli 2018

- NS overlegt momenteel met NMBS over de toekomst van de IC Brussel in het licht van de voorgenomen aanschaf van de ICNG-B. Een betere deal met de Belgen is voor zowel NS als IenW van belang. De vraag is in hoeverre we samen kunnen optrekken gegeven mogelijke uiteenlopende belangen:
    - De gesprekken gaan primair over de periode ná 2024. Het is nog niet zeker wat IenW met de HSL gaat doen en kan dus nog geen toezeggingen doen aan NS voor die periode.
    - Als NS een stevige positie kiest tov NMBS (bijv. aanvragen eigen vervoerderschap) kan 10.2.g ontstaan, mogelijk zelfs verstoring van de treindienst.
- Gezien de onzekerheden kunnen IenW en NS geen harde afspraken maken hierover. Na besluitvorming over de ordening in 2020 is meer duidelijkheid. Het is wenselijk dat eerst op directieniveau en later op topniveau (informeel) van gedachten wordt gewisseld over de gewenste bediening en relatie met België en de mate van steun die IenW kan geven zonder vooruit te lopen op de situatie na 2024.
- NS kan hiervoor een aanzet geven nadat deze zomer de eerste gesprekken met NMBS zijn gevoerd.
- (intern OVS is afgesproken dat 10.2.e in afstemming met 10.2.e en 10.2.e enkele scenario's uitwerkt voor de positionering van de HSL na 2024).

3. KPI-ontwikkelingen 2019

a) *Ontwikkeling KPI 'zitplaatskans in de spits HSL' in 2019*

BRW

Annotatie IenW:

BRW

b) *Vaststellen nieuwe 'top 10 drukke treinen' 2019*

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
11 juli 2018

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

4. MTR: KPI-ontwikkelingen tweede helft concessie

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

Notie 4: klantoordelen

BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
11 juli 2018

BRW [redacted]

Notie 5: sociale veiligheid

BRW [redacted]

5. Onderzoek 4 lijnen Regeerakkoord
Bespreken stand van zaken onderzoek naar 4 lijnen genoemd in het Regeerakkoord.

Annotatie IenW:
- Voor 4 lijnen is de eerste reeks van gesprekken met de provincies afgerond. Nu wordt een bureau ingehuurd om in de maanden tot en met oktober de quick scan te schrijven. We mikken erop dat het bureau begin augustus kan beginnen.
- Daarbij wordt een proces met provincies en vervoerders voorzien en worden partijen dus betrokken (ook NS).
- Het aanbod dat NS wil doen met hun conceptbrief past hierin prima.
- Enige punten van aandacht bij deze brief zijn:
    - de zin 'Daarbij gaat NS er van uit dat de huidige concessie tot 2025, waar deze lijnen onderdeel van uitmaken, gerespecteerd blijft.' Dit staat zo niet in onze brief aan de Kamer waarin we aangeven dat de looptijden van de verschillende concessies en consequenties daarvan voor timing van een mogelijke overgang in kaart gebracht worden. Als NS dit opneemt, kan het zijn dat wij daarop moeten reageren, puur om die zin in context te zetten.
    - Daarnaast suggereert het woord 'desalniettemin' dat we geen zorgvuldig proces zouden doorlopen.

6. Wvttk
a) Gebruik Landelijk Modelsysteem (LMS)

Annotatie IenW:
- BRW [redacted]
-
-
-

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
11 juli 2018

Achtergrond

BRW [redacted]

b) ORBIT

BRW [redacted].

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

c) Gezamenlijke communicatiemoment instroom nieuwe SLT

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Datum
18 juli 2018

verslag

Betreft	Verslag routine IenW-NS 16 juli 2018
Vergaderdatum en -tijd	16 juli 2018 16:00-17.30 uur.
Vergaderplaats	IenW, Rijnstraat 8, vergaderzaal W.401
Deelnemers	10.2.e , 10.2.e (IenW), 10.2.e , 10.2.e (NS)

1. Opening en mededelingen

a) Vaststellen verslag routine 21 juni

Het verslag is vastgesteld.

b) Volgende routines

De eerstvolgende routine zal eind augustus worden gepland. Voorlopig zal 10.2.e namens IenW aan de routines deelnemen.

c) Kort Grensoverschrijdend Vervoer (KGOV)

- BRW
-

d) ERTMS

- BRW

e) Implementatie HSL-Aanbod (IHA)

- BRW
-

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
18 juli 2018

BRW
- [redacted]

f) Beter en Meer: aanpak VAT SUN

BRW [redacted]

g) Toekomstbeeld OV: bestuurlijke oploop

BRW
- [redacted]

h) Voortgang subsidiebeschikking "IC direct in dal toeslagvrij"

BRW [redacted]

2. HSL

BRW [redacted]

b) ***Adviesaanvraag tarieven 2019, waaronder IC direct***

BRW
- [redacted]
- [redacted]

c) Toekomstige bediening IC Brussel

- . NS richt zich op de aanschaf van ICNG-B. Mogelijk verandert als gevolg daarvan de mogelijke samenwerking met NMBS. Complicerende factor is dat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
18 juli 2018

eind 2024 de concessie eindigt Wenselijk om hier op managementniveau over door te spreken.

- Er wordt kort stilgestaan bij het verzoek uit de Kamer om te kijken naar een vroegere trein van Breda naar Brussel. IenW vraagt NS na te gaan of er iets is veranderd t.o.v. de situatie als verwoord in de Kamerbrief uit 2016. NS zal IenW hierover informeren.

3. KPI-ontwikkelingen 2019

a) Ontwikkeling KPI 'zitplaatskans in de spits HSL' in 2019

B B

- BRW [redacted]
-
-

b) Vaststellen nieuwe 'top 10 drukke treinen' 2019

- BRW [redacted]

4. MTR: KPI-ontwikkelingen tweede helft concessie

BRW [redacted]

5. Onderzoek 4 lijnen Regeerakkoord

- NS geeft aan inmiddels een brief naar IenW te hebben gestuurd (geadresseerd aan 10.2.e [redacted]).

---

[1] Afspraken over de set van KPI's worden pas in het MTR traject zelf gemaakt.

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
18 juli 2018

- NS geeft aan er vertrouwen in te hebben dat IenW een zorgvuldig proces doorloopt, maar dat NS als huidige concessiehouder te weinig wordt betrokken. IenW geeft aan dat 10.2.e van de beleidsverantwoordelijke afdeling van IenW nog met NS contact opneemt over het vervolgproces zodat de expertise van NS betrokken kan worden in dit onderzoek.

6. Wvttk

a) Gebruik Landelijk Modelsysteem (LMS)

- 

b) Dienstregeling 2020

- 



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Nederlandse Spoorwegen
10.2.e
T.a.v. De heer 10.2.e
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10.2.e
senior beleidsmedewerker

T 070-456 10.2.e
M +31(0)6- 10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/171741

Uw kenmerk
NS/CO/20181106

Datum 24 AUG. 2018
Betreft voorstel gesprek aangaande quick scan 4 lijnen

Geachte heer 10.2.e,

Hartelijk dank voor uw brief met een reactie op de aanpak van de besluitvorming over de marktordening op het spoor in 2020 en het voorstel tot een gesprek over de quick scan over de mogelijke decentralisatie van 4 lijnen, zoals vermeld in het Regeerakkoord.

U biedt aan om de kennis, ervaring en informatie van NS beschikbaar te stellen aan het ministerie van IenW voor beide onderwerpen. Wij en een combinatie van twee externe partijen die de quick scan gaan uitvoeren, Decisio en Twynstra Gudde (TG), maken daar voor zover nodig graag gebruik van. Dat geldt zeker voor de aspecten, die u in uw brief heeft vermeld.

Decisio en TG hebben in hun Plan van aanpak expliciet aangegeven dat zij naast de mogelijke voordelen van de decentralisatie van de sprinterdiensten voor de reiziger ('Wat is de meerwaarde voor de reiziger?'), niet alleen naar de lijn zelf kijken, maar juist naar de totale reiservaring van de OV-reiziger. Ook zullen zij nagaan wat de financiële effecten van de decentralisatie zijn en wat de te verwachten effecten zijn op andere dienstregelingen, in het bijzonder die van de intercity's en het regionale OV ('de netwerken binnen de regio's'). Daarmee worden de belangen van alle partijen, inclusief die van de huidige concessie-houders, meegewogen.

Ik lees dat u m.b.t. de quick scan er vanuit gaat dat de huidige concessie tot 2025 gerespecteerd wordt. Uiteraard respecteert het ministerie van IenW de huidige concessieafspraken. Het is aan de andere kant op voorhand niet uitgesloten, dat een decentralisatie van één of meerdere van de in het regeerakkoord vermelde sprinterdiensten eventueel al eerder dan 2025 plaatsvindt. In een dergelijke situatie zal dan uiteraard overleg met NS plaats vinden en worden gehandeld met respectering en verdiscontering van de afspraken, zoals die in de concessie voor het hoofdrailnet (HRN) met NS zijn vastgelegd. Op de uitkomsten wil ik echter nog niet vooruit lopen. Ik wil daarom benadrukken dat er voor IenW allereerst veel aan gelegen is om bij de quick scan een brede afweging te maken en een zorgvuldig proces te volgen. Vandaar ook juist de keuze voor een extern, onafhankelijk bureau, dat de quick scan uitvoert.

De medewerkers van mijn directie, die de quick scan begeleiden, zijn uiteraard bereid tot een nader gesprek op korte termijn met uw medewerkers. NS zal



binnenkort ook worden benaderd door de externe partijen, die de quick scan uitvoeren. In het onderzoeksproces betrekken zij NS zowel door een separaat interview met NS af te nemen, als door NS uit te nodigen voor de (op een nader moment in te plannen) stakeholdersessies. Daarmee lijkt mij de betrokkenheid en inbreng van NS bij de quick scan voldoende verzekerd.

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/171741

Hoogachtend,



Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e
Onderwerp: RE: nader gesprek IenW-NS over Quick scan mogelijke decentralisatie 4 lijnen: 6 september 2018
Datum: dinsdag 28 augustus 2018 16:18:56

Lijkt me goed! Ik meld jullie aan en zorg voor een ruimte. Tot dan!
Gr 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: dinsdag 28 augustus 2018 16:16
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e
Onderwerp: nader gesprek IenW-NS over Quick scan mogelijke decentralisatie 4 lijnen: 6 september 2018

Beste 10.2.e,
donderdag 6 september is prima. 10.2.e en ik melden ons bij NS. BRW Valleilijn BRW . Is dat ook akkoord?
Vriendelijke groeten van 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: dinsdag 28 augustus 2018 16:04
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @NS.NL>
Onderwerp: RE: nader gesprek IenW-NS over Quick scan mogelijke decentralisatie 4 lijnen
Dag 10.2.e,

Excuus, dank voor je reminder. Hij was even ondergesneeuwd omdat ik nog met het secretariaat in de agenda's moest duiken. Het gesprek zal ik voeren met 10.2.e .
In de agenda's kijkend past het ons de donderdag 6e september van 10.00-12.00u. Mocht dit niet passend te maken zijn, heb ik nog in de aanbieding: 12 sept tussen 13.00-16.00u of de 13e september tussen 9.00-12.00u.
Hoor graag!
Gr 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: dinsdag 28 augustus 2018 15:49
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: nader gesprek IenW-NS over Quick scan mogelijke decentralisatie 4 lijnen

Beste 10.2.e,
Ik heb na vrijdag verder geen reactie meer van je ontvangen op onze datavoorstellen. Jullie willen dit overleg toch wel voeren?
Groeten van 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: vrijdag 24 augustus 2018 12:35
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl) 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: nader gesprek IenW-NS over Quick scan mogelijke decentralisatie 4 lijnen

Hoi 10.2.e
wij denken aan 10.2.e en mijn persoon als de ervaren seniors, die bij dit onderzoek betrokken zijn. Ik heb het even afgestemd met 10.2.e 10.2.e de afdeling OV en Stations, waar ook de marktordening onder valt, en die was het daarmee eens.
Groeten van 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: vrijdag 24 augustus 2018 11:44
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: Re: nader gesprek IenW-NS over Quick scan mogelijke decentralisatie 4 lijnen

Hi 10.2.e,
Dank! Wat voor delegatie heb je vanuit IenW voor ogen? Is dat ook met jullie 10.2.e ?
Gr 10.2.e
Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-smartphone.
-------- Oorspronkelijk bericht --------
Van: 10.2.e - DGB" 10.2.e @minienm.nl>
Datum: 24-08-18 11:35 (GMT+01:00)
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Cc: 10.2.e - DGB" 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: nader gesprek IenW-NS over Quick scan mogelijke decentralisatie 4 lijnen
Beste 10.2.e,

Het lijkt mij goed om nu ook z.s.m. het nadere gesprek met NS te voeren, waartoe wij ons per brief van heden bereid hebben verklaard. Ik heb in de agenda van 10.2.e gekeken en op basis daarvan zijn maandagmiddag 3 september van 15.45-17.15 uur of donderdag 6 september in principe de hele dag nog, maar met een voorkeur voor van 15.00-16.30 u. bij NS mogelijk. Schikt dat jou ook en/of welke voorkeur heb jij dan?

B.v.d. en groeten van 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: woensdag 22 augustus 2018 15:45
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Annotatie routine 4 lijnen

Ha 10.2.e,

OK, heb je 'm wel digitaal? Dan kan 10.2.e hem meesturen?

gr 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: woensdag 22 augustus 2018 15:05
Aan 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Annotatie routine 4 lijnen

Hoi 10.2.e ik stuur je zsm kopie van brief toe, maar kom vanmiddag niet meer op ministerie. Ik stuur je morgenochtend ook de korte update SVZ quick scan toe. Groeten van 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com) ________________________________
Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: 22 aug. 2018 13:04
Naar: 10.2.e - DGB" 10.2.e @minienm.nl>
Cc: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Annotatie routine 4 lijnen

Ha 10.2.e,

Prima, ik zal dat deel van de annotatie weg laten halen. @10.2.e bij deze!

We zijn akkoord met de toevoeging in de brief die je voorstelt. De brief kan dus wat mij betreft definitief gemaakt worden. Is het mogelijk mij ook een scan digitaal te sturen wanneer dit gelukt is? Onze brief aan jullie schijnt te hebben gedwaald :). Is het handig (en qua timing haalbaar) de definitieve brief vanmiddag mee te sturen met de agenda van het overleg? Lijkt mij voor de volledigheid prettig om te laten zien dat we daar dus 'uit' zijn en het fungeert natuurlijk prima als praatstukje.

Tot slot: ik hoor inderdaad graag wat jullie voorgenomen update maandag is, kan ook even mondeling mocht je dat prettiger vinden.

Hoor graag!

Gr 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm nl]
Verzonden: woensdag 22 augustus 2018 11:06
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns nl>
Onderwerp: RE: Annotatie routine 4 lijnen

Oké 10.2.e.

Dan wordt het dus alleen: Update SVZ onderzoek naar mogelijke decentralisatie van 4 SPR-diensten. Akkoord? Ik kan daar wel een korte tekst voor aanleveren.

Groeten van 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns nl>>
Verzonden: woensdag 22 augustus 2018 11:04
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>>
Onderwerp: RE: Annotatie routine 4 lijnen

Dag 10.2.e

Ik stem deze intern even af, dankjewel!
Weet even niet of ik je goed begrijp, maar het onderwerp 4 lijnen kan volgens mij op de agenda blijven staan voor maandag. Kan me alleen voorstellen dat we - mits wij ons kunnen vinden in onderstaande - de brief niet inhoudelijk hoeven door te spreken.

Ik kom zsm bij je terug.

Gr 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm nl]
Verzonden: woensdag 22 augustus 2018 10:10
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns nl>>
Onderwerp: RE: Annotatie routine 4 lijnen

Hoi 10.2.e

Ik pas de zin in het concept van de brief aan jullie dan als volgt aan:

"In een dergelijke situatie zal dan uiteraard overleg met NS plaats vinden en worden gehandeld met respectering en verdiscontering van de afspraken, zoals die in de concessie voor het hoofdrailnet (HRN) met NS zijn vastgelegd."

Ik ga er vanuit dat wij daarmee tegemoet komen aan jullie opmerking en dat dit onderwerp niet hoeft te worden geagendeerd in de routine NS-IenW van 27/8. Ik zal de aangepaste brief z.s m. aan 10.2.e 10.2.e 10.2.e ter ondertekening voorleggen.

Groeten van 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns nl>>
Verzonden: maandag 20 augustus 2018 11:51
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>>
CC: 10.2.e 10.2.e @ns nl>>
Onderwerp: Annotatie routine 4 lijnen

Dag 10.2.e,

27 augustus is het volgende routine-overleg NS-ienW. Daar staat het onderzoek naar de 4 lijnen weer op de agenda. Bij afwezigheid van 10.2.e kan ik met jou de annotatie afstemmen?

Wat ons betreft is dat:
"Update stand van zaken van het onderzoek door IenW en bespreken van reactie van IenW op de brief van NS aan dhr. 10.2.e

Hoor graag je reactie!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

T +31 (0)6 - 10.2.e

NS Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

10.2.e

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet

toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap<http://www.ns.nl/emaildisclaimer>

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap<http://www.ns.nl/emaildisclaimer>

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap<http://www.ns.nl/emaildisclaimer>

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Van 4 lijnen naar omgevingswet
Datum: donderdag 11 oktober 2018 08:37:23

Ha 10.2.e

Ik hoorde al wat geruchten via 10.2.e, maar het is dus echt! Van harte, dat lijkt me een hele mooie nieuwe uitdaging. Zeker gezien de relevantie van het thema tegenwoordig.

Heel veel succes alvast, maar wellicht zien wij elkaar nog voordat je hier 'afzwaait'?

Gr 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: donderdag 11 oktober 2018 08:10
Aan: Weele, Bas van ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Van 4 lijnen naar omgevingswet

Beste Bas, 10.2.e en 10.2.e

We hebben de afgelopen tijd regelmatig contact gehad over de quick scan naar de 4 lijnen. Ik kan helaas dit proces niet afmaken, omdat ik per 1 november op verzoek van de bestuursraad mij met de omgevingswet binnen IenW bezig ga houden.

Gelukkig blijven 10.2.e en 10.2.e helemaal betrokken en wordt mijn rol overgenomen door 10.2.e , die gisteren ook met het overleg met de onderzoekers al aanwezig was.

Tot en met 31 oktober blijf ik me gewoon ervoor inzetten dat er een goede quick scan ligt.

Groet,

10.2.e
10.2.e OV chipkaart en data, 10.2.e OV en Stations
10.2.e @minienm.nl
+31 6 10.2.e

NS

Agenda Routine overleg

27 augustus 2018, 12:00 - 13:30 uur, Utrecht, LvP, 16K15

Genodigden 10 2.e , 10.2.e , 10.2.e (IenW)
10 2.e , 10.2.e , 10.2.e (NS)

Agenda Routine overleg

1. **Opening en mededelingen**
   a) Vaststellen verslag routine overleg 16-07 (zie bijlage 1)
   b) Aankondiging nieuwe medewerkers
   Update IenW
   c) Berlijn trein
   Update NS

Annotatie IenW:
- PM

   d) Bijeenkomst 10.2.e – Tegenspraak? Graag!
   Update NS

2. **Mid-Term Review**
   Vaststellen plan van aanpak up to date concessie (zie bijlage 2)

Annotatie IenW:
- In samenspraak met NS is een Plan van Aanpak opgesteld om ten behoeve van de MTR de concessie door te lichten. Doel is gezamenlijk beeld over welke artikelen zijn afgerond, welke zijn aan een actualisatie toe, welke zijn prima in de huidige vorm? Vormt daarmee input voor de onderhandelingstafel volgend jaar.
- Wat ons betreft kan het PvA als hamerstuk worden afgedaan in de routine en kunnen betreffende medewerkers aan de slag met doorlichten van de concessie. In volgende routines zullen evt. verschillen van inzichten kunnen worden besproken.

3. **Onderzoek vier lijnen Regeerakkoord**
   Update stand van zaken van het onderzoek door IenW

Annotatie IenW:
- Mogelijke decentralisatie van de vier lijnen uit het Regeerakkoord ligt erg gevoelig bij NS. Ze proberen via routines, kwartaaloverleggen etc. continu informatie bij IenW te krijgen.
- Stand van zaken is dat IenW heeft besloten tot de uitvoering van een Quick scan naar de mogelijke decentralisatie van één of meer van de in het Regeerakkoord vermelde SPR-diensten.
- Met de uitvoering van een quick scan (QS) wordt beoogd in een relatief kort tijdsbestek door onafhankelijke en deskundige externe partijen beslisinformatie beschikbaar te krijgen voor het zicht krijgen op de mogelijkheid en wenselijkheid (Wat gaat de OV-reiziger erop vooruit bij decentralisatie?), de inpasbaarheid en het draagvlak bij de betrokken

provincies en de te verwachten consequenties voor de intercityverbindingen van een dergelijke decentralisatie.

- De uitvoering van de QS is gegund aan Decisio en Twynstra Gudde (TG).
- De uitvoering van de QS door Decisio en TG is op 3 augustus aan NS meegedeeld.
- Decisio/TG zijn hun werkzaamheden inmiddels begonnen en een interview met NS is voor 30 augustus gepland.
- De QS moet uiterlijk 5 november 2018 zijn afgerond.
- De brief van NS van 28 juni 2018 met een voorstel voor een gesprek over de QS en met een aantal suggesties is op 23 augustus 2018 door IenW beantwoord. Op korte termijn zal een gesprek van IenW met NS over de QS plaats vinden.

4. Ingebruiknameadvies SNG

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

BRW [redacted]



Kenmerk NS/C&O/00022
Pagina 3/5

5. Tariefdifferentiatie

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

- BRW [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
    - BRW [redacted]
    - [redacted]
    - [redacted]
    - [redacted]
    - [redacted]
    - [redacted]
    - [redacted]

- Proces:
    - BRW [redacted]
    - [redacted]

6. **Evaluatie programma "Uitvoering en betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten"**
BRW

Annotatie IenW:
- BRW
-
-
-

7. **Thalys: afwijking van de concessie door stakingen Frankrijk**
BRW

Annotatie IenW:
- BRW
-
-
-

8. **Wvttk**
   a) Lightrail Zoetermeer

Annotatie IenW:

- BRW [redacted]
- [redacted]

b) KGOV
c) Overzicht Kameragenda

Annotatie IenW:

Ter informatie een overzichtje met belangrijkste Kamerdebatten na de zomer:

- VAO MIRT (nnb)
- VAO Spoorveiligheid/ERTMS (nnb)
- Donderdag 20 september, 14.30-17.30u: AO Openbaar Vervoer, OV Chipkaart en Taxi
- Donderdag 11 oktober, 10.00-14.00u: AO Spoor
- Donderdag 6 december, 10.00-14.00u: AO Spoorordening

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienm.nl

Datum
27 augustus 2018

verslag

Betreft	Verslag routine IenW/NS 27 augustus
Vergaderdatum en -tijd	27 augustus 2018 - 12:00-13:30 uur
Vergaderplaats	Den Haag, Rijnstraat 8, vergaderzaal Z.511
Deelnemers	10.2.e, 10.2.e 10.2.e, 10.2.e (IenW), 10.2.e, 10.2.e (NS)

1. Opening en mededelingen

a) Vaststellen verslag routine 16 juli

- BRW

b) *Personele wijzigingen IenW*

- BRW

c) *IC Berlijn*

- BRW
-

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
27 augustus 2018

d) ***Bijeenkomst*** 10.2.e – BRW

- BRW er
  BRW boek BRW
  [redacted]

e) ***Dordrecht-Breda***

- BRW
-

2. Midterm review

- NS en IenW hebben een gezamenlijk plan van aanpak opgesteld om ten behoeve van de MTR de concessie(verplichtingen) door te lichten en te komen tot een geactualiseerde concessie. Dit plan van aanpak wordt vastgesteld.
- NS geeft aan nog wel behoefte te hebben aan een 'overkoepelend' plan van aanpak voor de MTR, met daarin onder meer planning, oplevermomenten, onderhandelingsmomenten, etc. IenW en NS spreken af een dergelijk plan van aanpak uiterlijk aan het einde van dit jaar vast te stellen (waar mogelijk eerder).

3. Onderzoeken 4 lijnen Regeerakkoord

- NS heeft vorige week een brief van IenW ontvangen over de voorgestelde aanpak van de quickscan naar de 4 lijnen genoemd in het Regeerakkoord. De geselecteerde bureaus nemen op korte termijn contact op met NS.
- NS en IenW spreken over het spanningsveld tussen enerzijds (feitelijke) informatie leveren en anderzijds niet betrokken worden bij het rapport en de conclusies. NS geeft aan het conceptrapport en de begeleidende Kamerbrief in te willen zien om de inhoud op feitelijke onjuistheden te kunnen beoordelen. NS ervaart het nu als een *black box.* NS geeft aan graag in meer detail te worden over het proces.
- IenW geeft aan het spanningsveld ook te zien. IenW hecht aan een zorgvuldig proces en geeft aan te zullen bezien of aan de zorgen van NS tegemoet gekomen kan worden. De conclusies en besluitvorming dienen echter onafhankelijk te kunnen zijn. IenW geeft aan nog na te gaan of er bij IenW intern voldoende contact is tussen de medewerkers die met de quickscan en concessiebeheer bezig zijn, zodat IenW niet enkel de faciliterende rol behartigd maar ook een inhoudelijke bijdrage levert aan het onderzoek vanuit haar 'landelijke'/systeem verantwoordelijkheid.

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
27 augustus 2018

4. Ingebruiknameadvies SNG

- BRW

5. Tariefdifferentiatie

- BRW

6. Evaluatie programma "Uitvoering en betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten" BRW

- BRW

7. Thalys: afwijking van de concessie door stakingen Frankrijk

- BRW

8. Wvttk

- Geen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienm.nl

Datum
12 september 2018

agenda

Betreft	Agenda Routine overleg
Vergaderdatum	17 september 2018
Vergadertijd	15:30 - 17:00
Vergaderplaats	Den Haag, Rijstraat 8, Zaal W.401
Deelnemers	10.2.e, 10.2.e, 10.2.e (IenW) 10.2.e, 10.2.e (NS)

1. Opening en mededelingen

a) *Vaststellen verslag routine 27 augustus.*
Zie bijlage 1.

b) *Berlijntrein*
Update NS

c) *Vervolgbestelling SNG*
BRW

BRW

d) *Kwartaaloverleg 3 oktober 2018*

2. *Onderzoek vier lijnen Regeerakkoord*
Mondelinge update IenW stand van zaken

Annotatie IenW:

- Mogelijke decentralisatie van de vier lijnen uit het Regeerakkoord ligt erg

gevoelig bij NS. Ze proberen via routines, kwartaaloverleggen etc. continu informatie bij IenW te krijgen. NS agendeert dit onderwerp nu steeds opnieuw.

- In vorige routine is gesproken "over het spanningsveld tussen enerzijds (feitelijke) informatie leveren (door NS) en anderzijds niet betrokken worden bij het rapport en de conclusies. NS geeft aan het conceptrapport en de begeleidende Kamerbrief in te willen zien om de inhoud op feitelijke onjuistheden te kunnen beoordelen. NS ervaart het nu als een *black box*"
- Je hebt aangegeven het spanningsveld ook te zien en te zullen bezien of aan de zorgen van NS tegemoet gekomen kan worden. De conclusies en besluitvorming dienen echter onafhankelijk te kunnen zijn.
- Je hebt toegezegd na te gaan of er intern voldoende contact is tussen de medewerkers die met de quickscan en concessiebeheer bezig zijn, zodat IenW niet enkel de faciliterende rol behartigd maar ook een inhoudelijke bijdrage levert aan het onderzoek vanuit haar 'landelijke'/systeem verantwoordelijkheid.
- Er is nog geen overleg geweest tussen 10.2.e en 10.2.e n.a.v. bovenstaande toezegging. Staat wel op de planning. 10.2.e heeft aangegeven dat alle opties en mogelijkheden in onderzoek worden bezien, ook evt. decentraliseren binnen concessieperiode. Dat is ook opdracht van I&W vanuit regeerakkoord. Er is 6 sept. overleg geweest tussen 10.2.e & NS over QS.

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
12 september 2018

3. *Voortgangsrapportage HSL en langetermijnvisie*

BRW

Annotatie IenW:

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
12 september 2018

4. *Ontwerp Vervoerplan – stand van zaken & proces*

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

Hoofdpunten:

BRW [redacted]

5. *Spoorgoederen*

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
12 september 2018

BRW
[redacted]

6. *Wvttk*

a. *Reactie CO's adviesaanvraag tarieven 2019 v.w.b. IC direct toeslag*

Annotatie IenW:

BRW
[redacted]

BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
12 september 2018

b. Watertapkraantjes op stations

BRW [redacted]

Annotatie IenW:
BRW [redacted]

Overig:

• 10.2.e [redacted] vroeg 10.2.e [redacted] naar het gesprek tussen Ogier (Thalys) en 10.2.e [redacted] - BRW [redacted]
• BRW [redacted]
• [redacted]

Inhoudelijke op- aanmerkingen Ontwerp Vervoerplan:

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
12 september 2018

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienm.nl

Datum
17 oktober 2018

Verslag

Betreft	Verslag Routine overleg
Vergaderdatum	17 september 2018
Vergadertijd	15:30 - 17:00
Vergaderplaats	Den Haag, Rijnstraat 8, Zaal W.401
Deelnemers	10.2.e, 10.2.e, 10.2.e (IenW) 10.2.e, 10.2.e 10.2.e (NS)

Actie	Actiehouder	afgedaan
BRW	IenW	
	IenW	
IenW en NS spreken af om hier (QS 4 lijnen) apart een afspraak over te organiseren.	IenW en NS	
BRW	IenW	

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
12 september 2018

1. Opening en mededelingen

a) Mededeling

- BRW

b) Vaststellen verslag routine 27 augustus.

Zie bijlage 1.

- BRW

c) Snelle trein naar Berlijn

- BRW

d) Vervolgbestelling SNG

- BRW
-
-

e) Kwartaaloverleg 3 oktober 2018

- NS en I&W bespreken mogelijke agendapunten t.b.v. het eerstvolgende kwartaaloverleg. Hieronder vallen:

  a. Toelichting kwartaalcijfers NS.
  b. Marktordening.
  c. Tariefdifferentiatie.

  BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
12 september 2018

BRW [redacted]

d. Klimaatakkoord.
e. (ORBIT)

BRW [redacted]

f. HSL

BRW [redacted]

2. *Onderzoek vier lijnen Regeerakkoord*

- Afgesproken wordt dat de NS eventuele vragen rondom de QuickScan en haar inbreng in de QuickScan (hoor/wederhoor) neerlegt bij de verantwoordelijke IenW collega's. Tussen de NS en betreffende collega's is al contact zo wordt geconstateerd. De IenW collega's verantwoordelijk voor de NS concessie zullen daarnaast vanuit hun rol een bijdrage leveren . IenW en NS spreken af om hier apart een afspraak over te organiseren.

3. *Voortgangsrapportage HSL en langetermijnvisie*

- BRW [redacted]

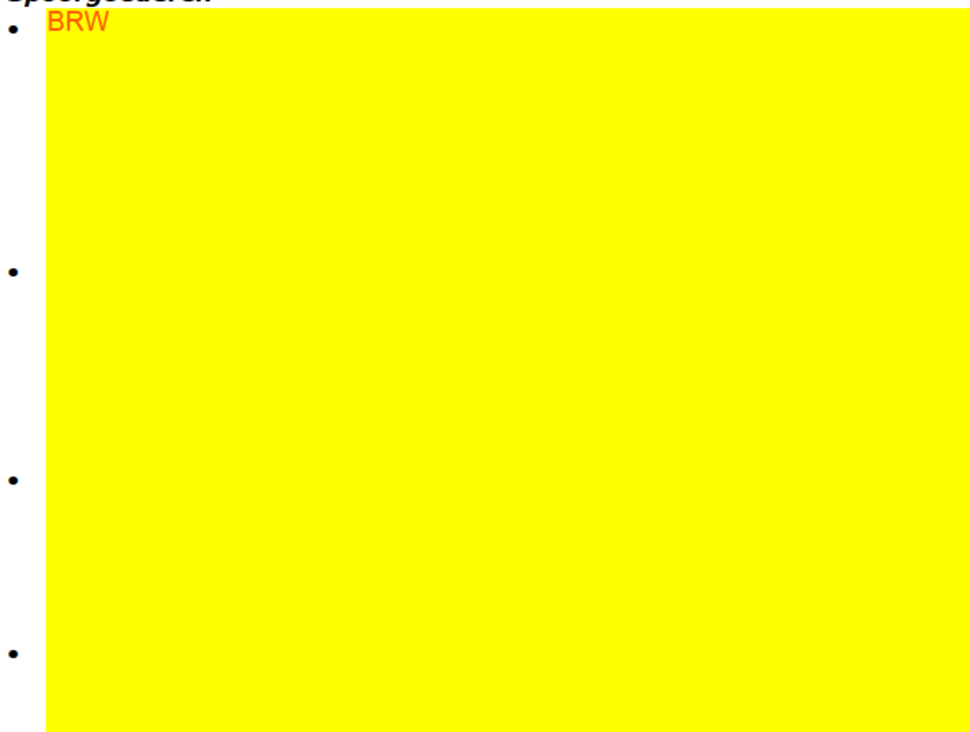
4. *Ontwerp Vervoerplan – stand van zaken & proces*

- BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

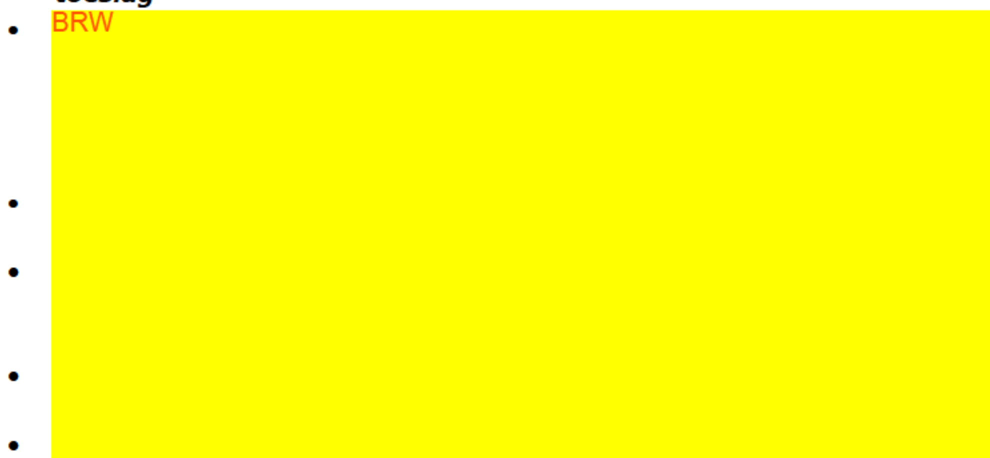
Datum
12 september 2018

5. *Spoorgoederen*



6. *Wvttk*

a. *Reactie CO's adviesaanvraag tarieven 2019 v.w.b. IC direct toeslag*



Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Documenten delen met stakeholders
Datum: donderdag 20 september 2018 13:34:00
Bijlagen: image001.png
image002.png
image003.png

Dag 10.2.e,
Dank voor je bericht. Jammer dat je gister niet kon aansluiten bij de sessie. Het is wat ons betreft akkoord de brief te delen, aangezien deze op de literatuurlijst staat.
Wat mij wel verbaast – en waar ik dus wel graag een opmerking bij plaats - is dat de brief überhaupt op de literatuurlijst is terechtgekomen. Het is een brief die wij in het kader van de relatie concessieverlener-concessienemer hebben verstuurd en daarmee is het een vertrouwelijke briefwisseling geweest. Dat jullie de outtake van die brief delen met de onderzoekers is uiteraard aan jullie, maar deze zou niet het karakter van een openbare brief moeten krijgen, wat hij feitelijk nu wel is.
Gr 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: woensdag 19 september 2018 08:13
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Documenten delen met stakeholders

Beste 10.2.e,
Decisio en TG hebben voor alle stakeholders een literatuurlijst opgesteld bij de Quick scan en deze ook aan de andere deelnemers gestuurd. Hij is bijgevoegd en als het goed is ken je hem dus.
10.2.e en Bas van Weele willen nu graag kennis nemen van de brief van NS aan IenW die daar op staat. Het gaat om de brief van 28 juni 2018, waarin NS IenW aanbeveelt om het onderzoek met een brede afweging en een zorgvuldig proces te laten uitvoeren. NS biedt ook haar kennis en kunde aan.
Wij willen graag de instemming van NS om de brief van NS ook te laten toezenden aan de andere stakeholders. Zijn jullie daarmee akkoord?
B.v.d. voor je reactie en vriendelijke groeten van 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @decisio.nl>
Verzonden: maandag 17 september 2018 14:40
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @decisio.nl>
Onderwerp: RE: Documenten delen met stakeholders

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,

Ik heb de documenten verstuurd en krijg van Arriva (Bas van Weele) en Keolis 10.2.e de vraag of ik de brief van NS die op de literatuurlijst staat met hen wil delen.

Denken jullie dat dit oke is?

Met vriendelijke groet,

10.2.e



Valkenburgerstraat 212
1011 ND Amsterdam
T 020-6700562

M 06-10.2.e

E 10.2.e @decisio.nl

I www.decisio.nl

@decisiOnderzoek



Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: directeurenoverleg volgende week
Datum: maandag 15 oktober 2018 19:17:06
Bijlagen: image001.png
20181016 v1 reactie NS op aanpak stations.pdf

Beste 10.2.e
Hierbij zoals afgesproken de feedback van NS op het PvA. Wmb geen probleem om dit te delen met ProRail.
Groetjes en tot snel,
10.2.e
10.2.e
10.2.e *Team Vervoerders*

T 06 – 10.2.e

NS Stations
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht



Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: woensdag 10 oktober 2018 17:10
Aan: 10.2.e (ProRail) ; 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: directeurenoverleg volgende week

Dag 10.2.e en 10.2.e
Het Directeurenoverleg is inderdaad vanwege agenda technische redenen en op initiatief van 10.2.e verplaatst.
Wat mij betreft is het prima om dan ook net wat meer tijd te nemen om goed feedback te kunnen geven vanuit ProRail en NS Stations.
Ik stel voor uiterlijk komende maandag 15 oktober eind van de dag (intern afgestemde) feedback te ontvangen.
Het nu op 16 november ingeplande Directeurenoverleg zal dan o.a. benut worden om de stand van zake van dit onderzoek te bespreken.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

Van: 10.2.e @prorail.nl 10.2.e @prorail.nl>
Verzonden: dinsdag 9 oktober 2018 20:28
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e @nsstations.nl
Onderwerp: Re: directeurenoverleg volgende week

Hoi 10.2.e
Inmiddels weten we dat op verzoek van 10.2.e het gesprek verplaatst wordt. Kunnen wij daarmee

uitstel krijgen op het leveren van tekstvoorstellen tot dit weekend. Dan hebben wij iets meer tijd voor afstemming met in mijn geval 10.2.e.
Groet,
10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 8 okt. 2018 om 15:19 heeft 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl> het volgende geschreven:

> Dag 10.2.e (& 10.2.e),
> Had ik (nog) niet doorgekregen en vraag ik even na en kom ik op terug.
> Groeten 10.2.e
>
> sr. beleidsadviseur
>
> 10.2.e
>
> Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
> Directoraat Generaal Mobiliteit
> Directie Openbaar Vervoer & Spoor
>
> E 10.2.e @minienm.nl
> T +31 (0)6 - 10.2.e
> P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
> L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
> W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do
>
> ---
>
> **Van:** 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
> **Datum:** maandag 08 okt. 2018 2:52 PM
> **Aan:** 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
> **Kopie:** 10.2.e (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>
> **Onderwerp:** directeurenoverleg volgende week
> Hoi 10.2.e
> Jij gaf aan dat volgende week een directeurenoverleg is. Ik begreep hier dat dat overleg op verzoek van 10.2.e verplaatst is naar 16 november. Klopt dat?
> Groetjes,
> 10.2.e
> 10.2.e
> 10.2.e *Team Vervoerders*
>
> **T** 06 – 10.2.e
>
> **NS Stations**
> Katreinetoren | Stationshal 17
> Postbus 2534, 3500 GM Utrecht



Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Plan van Aanpak Ordening Stations

Reactie NS



Utrecht, 15 oktober 2018

Reactie NS op Plan van Aanpak Ordening Stations (algemeen)

Reactie NS algemeen	
Onderwerp	**Reactie NS**
Publiek belang / commercie	Het onderzoek lijkt vooral tot doel te hebben om de publieke belangen beter te borgen. Wat NS betreft is de vraag breder, althans dient 'publiek belang' breed te worden bezien. Ook commercie is nodig voor goed functioneren van stations(gebieden). Het gaat juist om de samenhang tussen de beheertaken, service, commercie en stations- en gebiedsontwikkeling, waarmee het publieke belang gediend wordt. Zodoende is het voorstel van NS om alle voornoemde elementen specifiek te benoemen en in het onderzoek mee te nemen als onderdeel van het te dienen publieke belang.
Publiek belang / commercie	Publieke belangen en commercie worden telkens als twee aparte elementen gezien. NS is van mening – zie hiervoor – dat publiek belang mede de commercie omvat. Bij het in kaart brengen van de financiën gemoeid met stations, dienen dan ook alle elementen van 'publiek belang' (beheertaken, service, commercie en stations- en gebiedsontwikkeling) in ogenschouw te worden genomen.
Oplossingsrichtingen	Wat opvalt is dat al beperkt en limitatief opgesomd reeds een aantal oplossingsrichtingen zijn geformuleerd voordat het onderzoek is gestart.
Uitdagingen voor de toekomst	Wat NS betreft ontbreekt een schets van de uitdagingen in de toekomst voor stations. De uitdagingen liggen juist in het verder aantrekkelijk maken van de stations en stationsomgeving, het omgaan met zowel commercie als transfer, de nieuwe modaliteiten, de verstedelijking, de vergrijzing, de digitalisering, de toenemende behoefte aan service en ontzorging, etc. etc. Een eventuele gekozen oplossing zou mede in acht moete nemen dat er een specifieke behoefte aan competenties dient te zijn die de genoemde uitdagingen kunnen adresseren en/of oplossen.
Probleemstelling	Uit het document komt naar voren dat de huidige ordening als complex wordt ervaren. NS deelt deze mening echter niet. De scheidslijnen die in 1995 door de toenmalige beleidsmakers zijn gelegd doen inmiddels 23 jaar dienst en de reizigerswaardering van stations is hoog. Wat opvalt is dat niet duidelijk geformuleerd wordt welk probleem nu wordt opgelost. Mogelijk is het probleem dat enkelen het niet (meer) eens zijn met de scheidslijnen uit 1995 en het daarom als complex bestempelen. Het is zodoende van belang dat er een heldere en breed gedragen probleemstelling wordt geformuleerd en in het PvA geen meningen maar vragen worden geformuleerd.
Schema 'marktordening'	Opvallend dat in de structuur van de scope 'marktordening' (= schema op pag. 1) andere onderwerpen staan dan dat de Stas IenW aan de Tweede Kamer heeft gecommuniceerd (zie Kamerbrief "Aanpak ten behoeve van besluit over de (markt)ordening op het spoor in 2020" d.d. 30 mei 2018).
Eerdere onderzoeken	Wellicht is het goed om te verwijzen naar eerdere onderzoeken die zijn gedaan. Zo ontbreekt onder meer in de inleiding een verwijzing naar het onderzoeksrapport 'Kiezen voor een goed spoor' van Van der Vlist/Van der Berg. Het vraagstuk m.b.t. de ordening wordt immers niet voor het eerst bekeken. De ervaring van NS is dat het voor onderzoeksbureaus nuttig is kennis te nemen van de context door ook weet te hebben van eerdere onderzoeksrapporten.

REACTIE NS OP PVA ORDENING STATIONS

Reactie NS op Plan van Aanpak Ordening Stations (specifiek)

Reactie NS per pagina

Blz	Onderwerp	Reactie NS
4	inleiding	• Als centrale vraag wordt genoemd of een andere ordening voordelen oplevert voor de borging van publieke belangen op stations. Wat NS betreft gaat het er om of er voor reizigers en gebruikers van stations een goed stationsproduct geleverd wordt. Zodoende dient 'publiek belang' niet te eng te worden gelezen. NS stelt voor de samenhang tussen de beheertaken, service, commercie en stations- en gebiedsontwikkeling, waarmee het publieke belang gediend wordt, in de onderzoeksvraag op te nemen. • In de zin omtrent toekomstige ontwikkelingen wordt vooruit gelopen op de aanpak van IenW zelf om keuzes rondom de ordening in 2020 te maken (bijvoorbeeld de zinsnede: 'mogelijk meer marktwerking'). NS verzoekt zodoende deze zinsnede uit het Plan van Aanpak te verwijderen.
5	kleurenplaat	• De kleurenplaat met de verschillende rollen en verantwoordelijkheden is transparant en geschikt voor leerdoeleinden, maar hoort wat NS betreft niet thuis in dit plan van aanpak. Zonder nadere toelichting doet deze plaat onnodig complex aan en kan dat leiden tot een vooringenomen standpunt dat er iets moet veranderen, ondanks het feit dat de prestaties goed zijn.
7	vraagstelling	• Alle vragen: elke hoofdvraag begint met 'Wat gaat goed?'. Echter, alleen bij vraag 1 staat dat ook in de subvragen, maar bij vraag 2 en 3 niet. NS stelt voor ook deze subvragen te beginnen met wat er goed gaat, zodat deze ook specifiek beantwoord kunnen worden. • Vraag 1: In lijn met de passage in de Kamerbrief '*De huidige verdeling tussen NS en ProRail levert toegankelijke, comfortabele en veilige stations op die door de reiziger goed gewaardeerd wordt*' stelt NS voor de vraag breder te formuleren. De vraag zou aldus moeten worden uitgebreid naar: 'welke resultaten zijn gerealiseerd om de stationsomgeving in Nederland te verbeteren (infrastructuur, toegankelijkheid, aanbod van producten en diensten, veiligheid) en hoe ervaart de reiziger de stations (beheer, onderhoud, service, commercie)?'. Bij de publieke belangen, speelt ook commercie een rol. Met name het punt van de klantbeleving (perspectief van de reiziger) is nu nog onderbelicht. Immers, het gaat primair om de vraag of er voor de reiziger een goed product wordt geleverd en vervolgens welk model kan helpen om die ambitie te realiseren. Ook is relevant in welke mate de stationsontwikkeling heeft bijgedragen aan bereikbaarheid binnensteden (b.v. fiets) en gebiedsontwikkeling van een gemeente (zie ook bij vraag 2). Voorts stelt NS voor om toe te voegen in welke mate de gestelde doelen uit de Lange Termijn Spoor Agenda (en beelden uit TKBOV) gerealiseerd zijn. • Vraag 2: het voorstel van NS is om hier ook aandacht te besteden aan voorbeelden waarbij NS samen met decentrale overheden gekomen is tot interessante gebiedsontwikkelingen.
9	rolverdeling	• In de rolverdeling wordt bij NS alleen haar verantwoordelijkheid voor commerciële exploitatie benoemd, terwijl zij ook een grote publieke rol vervult, bijvoorbeeld ten aanzien van het dagelijks beheer van het gehele station, service en haar verantwoordelijkheid voor de transfer in stationsgebouwen. NS stelt voor op te nemen: *"... en verantwoordelijk voor de dagelijkse operatie, service, commerciële exploitatie op de stations."* • IenW wordt met name genoemd als opdrachtgever van dit onderzoek. IenW is echter ook stelselverantwoordelijke en zal in die rol zodoende ook het nationale belang moeten borgen in dit onderzoek. Graag de rol van stelselverantwoordelijke bij IenW toevoegen.
12	planning	• Er staat dat bezien moet worden welke beoordelingscriteria m.b.t. stations er in de Midterm Review van de prestaties op het Hoofdrailnet zitten. Stations(gebouwen) zijn echter geen onderdeel van de vervoersconcessie, maar zijn eigendom van NS Stations. De vraag welke beoordelingscriteria m.b.t. stations er in de vervoersconcessie staan, kan dan ook niet worden beantwoord. Deze vraag (incl. subvragen) graag verwijderen uit het Plan van Aanpak.
13	overleggen	• Gezien de aandeelhouderspositie van MinFIN is het goed dat ze aan tafel zitten op directeurenniveau (niet alleen als adviseur, maar als mede-besluitvormer). • In de externe begeleidingsgroep mist wat NS betreft een vertegenwoordiging van Binnenlandse Zaken. Het omgevings- en ruimtelijke beleid zijn bij dit ministerie ondergebracht. Graag BZ toevoegen aan de externe begeleidingsgroep. • NS stelt voor om het in het PvA genoemde vooroverleg van de begeleidinggroep structureel in te richten met NS (Stations), ProRail en het Rijk/IenW, inclusief haar interne projectleiders.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plan van aanpak ordening stations

Onderdeel van het programma Marktordening na 2024



Colofon

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor

Contactpersonen 10.2.e

T 070-456 10.2.e
M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienm.n

Versie	0.7 (incl. interne afstemming OVS & Rijkspartijen en externe feedback ProRail en NS Stations)
Datum	19 oktober 2018
Opdrachtgever	
Auteur	10.2.e
Projectnummer	

Inhoud

Inleiding

In een brief aan de TK[1] heeft de Staatssecretaris aangegeven hoe ze een besluit wil nemen over de toekomstige (markt)ordening van het spoor en stations:

> *In mijn reactie op het rapport Kiezen voor een goed spoor, Scenario's voor de ordening en sturing op het spoor na 20241 en in het AO met uw Kamer op 31 januari jl. heb ik aangekondigd in 2020 een besluit te nemen over de ordening en sturing op het spoor na 2024. Uitgangspunt bij het nemen van een besluit over de ordening op het spoor is het belang van de reiziger en de verlader. Die moet snel, comfortabel en veilig van A naar B kunnen reizen. Het huidige spoorsysteem functioneert behoorlijk goed, zo concludeert ook het rapport Kiezen voor een goed spoor. Keuzes voor een ordening moeten hierop voortbouwen en niet alleen gericht zijn op consistente ordening en sturing, maar ook op een robuust en goed werkend spoorsysteem. Ik wil een besluit over de ordening zorgvuldig en stapsgewijs doen met behoud van het goede, verbetering van de zwaktes en door toekomstige ontwikkelingen in acht te nemen.*
>
> *Om een weloverwogen besluit te nemen heb ik aanvullend op het rapport informatie nodig bestaande uit verschillende bouwstenen met elk hun eigen planning waaronder informatie om uitvoering te geven aan het regeerakkoord en te kijken naar de verschillende opties voor het eigendom en exploitatie van de stations.*

Dit plan van aanpak gaat over de wijze waarop invulling gegeven wordt aan de bouwsteen om te kijken naar verschillende opties voor het eigendom en exploitatie van de stations.

Op dit moment zijn de verantwoordelijkheids- en eigendomsverhoudingen op stations complex. Onderstaande door ProRail en NS Stations gezamenlijk opgestelde 'kleurplaat' (blz 5) geeft indicatief en schematisch weer hoe de huidige verantwoordelijkheids- en eigendomsverdeling is.

De vraag die centraal staat is of een andere ordening voordelen oplevert voor de borging van publieke belangen op stations. Ook gezien de toekomstige ontwikkelingen zoals mogelijk meer marktwerking op het spoor, open toegang (Vierde Spoorwegpakket), nieuwe Mobility-as-a-Service (MaaS) concepten etc.

[1] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/05/30/aanpak-ten-behoeve-van-besluit-over-de-markt-ordening-op-het-spoor-in-2020

29.


In het algemeen geldt:
ProRail is eigenaar van de railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI), zoals de perrons, tunnels en trappen. ProRail financiert de transfervoorzieningen zoals bankjes, klokken, bewegwijzering, presentatiemiddelen en fietsklemmen en -kluizen in het stationsgebouw en -omgeving
NS Poort is eigenaar van de stationsgebouwen inclusief de fietsenstallingen, en van de commerciële voorzieningen op de RVVI, zoals kiosken, krantenbakken en reclamezuilen
Vervoerder is eigenaar van de treinen, de verkoopballies, kaartverkoopautomaten en service- en alarmzuilen
De exploitant is eigenaar van de inrichting van de winkels en van de snoep- en drankautomaten
Gemeente is eigenaar van een deel van het voorplein en het busstation
DE BROODZAAK
Tickets & Service
WC
Eigendom
ProRail
NS Poort
Vervoerder
Exploitant
Gemeente of Provincie/Stadsregio
Voor toelichting en nadere informatie:
ProRail
juni 2010

1 Aanleiding, doel, resultaat en scope

1.1 Aanleiding

In een brief aan de TK[2] over de toekomstige (markt)ordening van het spoor heeft de Staatssecretaris aangegeven hoe zij naar stations kijkt:

> *Stations zijn als multimodale knooppunten een belangrijke schakel in de reis van deur-tot-deur. Ook vormen de stations vaak het middelpunt van ruimtelijke economische ontwikkelingen voor de regio. Op stations komen publieke en commerciële belangen samen, waarbij ProRail onder andere het publieke belang van een goede transferfunctie behartigt en NS een gezonde commerciële exploitatie op stations nastreeft. De huidige verdeling tussen NS en ProRail levert toegankelijke, comfortabele en veilige stations op die door de reiziger goed gewaardeerd wordt. De eigendomsverhouding tussen NS en ProRail is echter (juridisch) complex en de exploitatie en het beheer van stations verloopt niet altijd even soepel en efficiënt. Ook roept het feit dat NS zowel vervoerder is als over de stations gaat, vragen op in het kader van gelijk speelveld. In het regeerakkoord is afgesproken om in de tussentijdse evaluatie van de concessie van NS ook verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van stations na 2024 te bekijken.*

En hoe zij - voor wat betreft stations - uitvoering wil geven aan het regeerakkoord:

> *Om uitvoering te geven aan bet regeerakkoord werk ik een aantal opties uit. Daarbij vind ik het van belang de complexiteit terug te brengen en het samenspel op stations efficiënter te laten functioneren. Ik kijk daarbij naar een optie waarbij de rol en taakverdeling tussen de NS en ProRail op stations verhelderd wordt waardoor exploitatie en beheer in de dagelijkse operatie soepeler verloopt tegen lagere (maatschappelijke) kosten. Ook werk ik een optie uit waarin ProRail en NS Stations in een stationsorganisatie de stations integraal aansturen en op meer afstand van de beide moederbedrijven staan. Daarnaast bezie ik de optie waarbij ProRail het gehele beheer krijgt over de stations. De laatste optie is waar PVV mij in het VAO van 6 maart jl. om vroeg. Bij de verschillende opties worden de risico's en financiële effecten in kaart gebracht en vergeleken met de huidige beheer- en eigendomssituatie op stations (de referentiesituatie). Daarbij betrek ik ook de vraag in hoeverre het gelijke speelveld op stations in elke optie wordt geborgd. Bij het onderzoek benut ik eerdere onderzoeken over dit onderwerp. In het najaar van 2018 meld ik u de voortgang op het onderzoek en in de zomer van 2019 verwacht ik u de resultaten te kunnen sturen.*

1.2 Doel

Doel van het project is om te toetsen of met andere opties voor verantwoordelijkheids- en eigendomsverhoudingen (zoals genoemd in de brief van de Staatssecretaris) de publieke belangen die samenkomen op stations meer effectief en efficiënt kunnen worden veiliggesteld dan met de huidige verantwoordelijkheids- en eigendomsverhoudingen. En wat daarbij de juridische, financiële, mededinging technische en organisatorische consequenties zijn, ook met het oog op toekomstige ontwikkelingen Dit is tevens de probleemstelling.

Het project kent de volgende stappen:
stap 1 formuleren van de probleemstelling en onderzoeksvragen
stap 2 keuze onderzoeksopzet
stap 3 hoofdonderzoek: gegevensverzameling en verwerking analyse
stap 4 opleveren eindrapportage

[2] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/05/30/aanpak-ten-behoeve-van-besluit-over-de-markt-ordening-op-het-spoor-in-2020

stap 5 opstellen van begeleidende TK-brief

Stap 1 van het stappenplan betreft het formuleren van de probleemstelling en de onderzoeksvragen.

Hoofdvragen m.b.t. ordening en sturing op stations:

1) ***Hoe gaat het op dit moment op stations (= aanscherpen probleemanalyse) ?***
   Subvragen:
   a) *Wat gaat er op dit moment in de praktijk goed en wat kan beter bij de realisatie van (specifieke) publieke belangen op en rond stations?*
   b) *Op welke wijze draagt de huidige verdeling van eigendom en verantwoordelijkheden met betrekking tot beheer en onderhoud, commerciële exploitatie, investeringen in (her)ontwikkeling van treinstations en vastgoed op en rond stations bij aan en/of belemmert de realisatie van (specifieke) publieke belangen op en rond stations?*

2) ***Hoe kunnen eventuele knelpunten binnen de huidige ordening van stations worden opgelost?***
   Subvragen:
   a) *Welke oplossingen / optimalisaties zijn er binnen de huidige eigendoms- en verantwoordelijkheidsverdeling met betrekking tot beheer en onderhoud, commerciële exploitatie, investeringen in (her)ontwikkeling van treinstations en vastgoed mogelijk die bijdragen aan een meer effectieve en meer efficiënte realisering van (specifieke) publieke belangen op en rond stations?*
   b) *Welke voor- en nadelen zitten hieraan verbonden vanuit o.a. financieel, juridisch, mededinging technisch en organisatorisch oogpunt, en met het oog op de toekomstige ontwikkelingen in het stationsgebied?*

3) ***Wat zijn de voor en nadelen van andere opties voor ordening van stations?***
   Subvragen:
   a) *Hoe zien de in de TK-brief genoemde opties voor een andere verdeling van eigendom en verantwoordelijkheid met betrekking tot beheer en onderhoud, commerciële exploitatie, investeringen in (her)ontwikkeling van treinstations en vastgoed er in de praktijk uit?*
   b) *Op welke wijze kunnen de genoemde opties voor verdelingen van eigendom- en exploitatie bijdragen aan meer effectieve en meer efficiënte realisering van (specifieke) publieke belangen op en rond stations?*
   c) *Welke voor- en nadelen zitten hieraan verbonden vanuit o.a. financieel, juridisch, mededinging technisch, organisatorisch oogpunt en toekomstbestendigheid?*

Bouwstenen die hiermee samen hangen en die we deels binnen het Rijk zelf in kaart brengen

1. *Financieel: geldstromen stations scherper in beeld krijgen:*
Er is meer gevoel nodig welke geldstromen en de orde van grootte hiervan er tussen verschillende partijen (IenW – ProRail – NS (binnen Groep NS van en naar NS Stations) – Min Fin) lopen van en naar stations voor zowel investeringen, beheer en onderhoud, als (commerciële) exploitatie.
Dit dient samen met min Fin (Staatsdeelnemingen / Financiering) als aandeelhouder van NS Groep opgepakt te worden.
Planning: Q3 2018 & Q1 2019

2. *Juridische aspecten:*

Via het publiekrecht c.q. Wet Personenvervoer (Wp 2000) en Spoorwegwet wordt de borging van een aantal publieke taken op stations geregeld. Daarnaast zijn in 1995 bij de opsplitsing van (toenmalig) NS in een markt- en een taakorganisatie (nu ProRail) afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheids- en eigendomsverdeling op en rond stations. Deze afspraken tussen Rijk en (toenmalig) NS zijn privaatrechtelijk vastgelegd in de intentienotitie Definitie en Zeggenschap Infrastructuur (DZI). In de loop van de tijd zijn deze oorspronkelijke intentieafspraken tussen Rijk en NS en ProRail op meerdere aspecten doorontwikkeld en verfijnd. Er is duidelijkheid nodig wat juridisch gezien de (on)mogelijkheden zijn om deze intentie- en aanvullende afspraken te kunnen veranderen.

Planning:	*Q 4 2018 – Q1 2019:*	*verkenning HJBZ en o.a. check welke (publieke) taken op station via publiekrecht dan wel privaatrecht gebord worden en deze analyse waar mogelijk mee laten lopen met koppelen aan Zbo-vorming ProRail*

3. <u>Mededingings technische aspecten</u>:
Quick Scan ACM: De Autoriteit Consument en Markt voert een update van de quick scan voor de spoormarkt voor het personenvervoer uit. Hierin is specifiek aandacht voor een gelijk speelveld en toegang tot dienstvoorzieningen. Waarschijnlijk volgen daaruit ook aandachtspunten voor op treinstations.

Planning:	*Q 4 2018:*	*ACM levert uitkomsten quick scan op*

4. <u>Organisatorische aspecten:</u>
Om meer gevoel te krijgen bij organisatorische voor- en nadelen van mogelijke andere opties wordt voor een aantal andere EU-landen in kaart gebracht hoe daar de verantwoordelijkheids- en eigendomsverdeling van treinstations georganiseerd is. En op welke wijze publieke belangen en gelijke behandeling van vervoerders geborgd zijn.
Hierbij wordt gebruik gemaakt van de eerste aanzet die Ecorys gedaan heeft in het onderzoek naar andere opties voor stations[3].

Planning:	*Q3 2018 – Q1 2019:*	*overzicht hoe in andere EU-landen eigendom- en verantwoordelijks verdeling van trein-stations georganiseerd is en juridisch vastgelegd.*

5. <u>Toekomstbestendigheid</u>
In het traject 'Toekomstbeeld OV 2040' wordt de impact van nieuwe ontwikkelingen op het toekomstig functioneren van OV-knooppunten en treinstations ingeschat. Het gaat hierbij om ontwikkelingen als Mobility-as-a-Service (MaaS) concepten, Open Toegang voor (nieuwe) vervoerders op het spoor, ruimtelijke en demografische ontwikkelingen. De (voorlopige) uitkomst van dit traject levert waarschijnlijk ook inzicht op in de mate waarin (andere) opties voor ordening op stations toekomstbestendig zijn.

Planning:	*Q4 2018 – Q1 2019*	*eerste resultaten van Toekomstbeeld OV & OV-Knooppunten in 20140 gereed en bezien op consequentie voor (andere) opties voor ordening van stations.*

<u>Stap 2</u> betreft de keuze van de onderzoeksopzet, waarbij de vorm en methodiek van het onderzoek nader wordt bepaald.

Er wordt een uitvraag gedaan aan een extern bureau om met een voorstel te komen hoe ze de in stap 1 beschreven probleemstelling wil beantwoorden.
Onderdeel daarvan is ook

3

1) een procesbeschrijving hoe ze daarbij om wil gaan met stakeholders zoals decentrale overheden, reizigersorganisaties, vervoerders etc.
2) een risico inschatting en hoe ze daar mee om willen gaan

Stap 3 betreft de daadwerkelijke onderzoeken zowel door een extern bureau als de deelonderzoeken die binnen het Rijk uitgevoerd worden.

Het externe bureau rapporteert aan de opdrachtgever (IenW) en presenteert aan de begeleidingsgroep (Rijk (naast opdrachtgever ook Fin (Deelnemingen & AFEP) en EZK (AEP)) & ProRail en NS Stations).

Het extern bureau draagt zorg voor:
1) het beantwoorden van de onder stap 1 benoemde 3 hoofd- en bijbehorende subvragen
2) het verkrijgen van input van relevante stakeholders zoals ProRail, NS Stations, decentrale overheden, reizigersorganisaties, vervoerders etc.
3) het beantwoorden van de onder stap 1 genoemde 4e bouwsteen m.b.t. organisatorische aspecten
4) het betrekken van de resultaten van de in stap 1 genoemde overige vier bouwstenen bij het formuleren van het eindrapport.

Stap 4 is de oplevering van de eindrapportage.

Het externe onderzoeksbureau levert een concept eindrapportage (incl. PowerPoint) en presenteert de eindresultaten aan de opdrachtgever en begeleidingsgroep.

Stap 5: opstellen van begeleidende TK-brief bij eindrapportage

Er wordt een begeleidende TK-brief bij de eindrapportage opgesteld en naar TK gestuurd.

1.3 Rolverdeling, betrokkenheid en aanpak

Rolverdeling en betrokkenheid van verschillende partijen

Rijkspartijen:
IenW / OVS: beleidsverantwoordelijk
IenW / FMC: aandeelhouder van ProRail (waaronder Stations): *adviseur / klankborden*
Fin / Staatsdeelnemingen: aandeelhouder NS Groep (waaronder NS Stations): *adviseur / klankborden via rijksbegeleidingsgroep op werkvloer en directeurenniveau*
Fin / afdeling Algemeen Financieel-economische Politiek: *adviseur / klankborden via rijksbegeleidingsgroep op werkvloer en directeurenniveau*
EZK / afdeling Algemene Economische Politiek: *adviseur / klankborden via rijksbegeleidingsgroep op werkvloer en directeurenniveau*

ProRail en NS / NS Stations
ProRail: deeleigenaar van perrons en trappen/tunnels en onder meer verantwoordelijk voor borging van transferfunctie op gehele treinstation: *klankborden via periodiek overleg op niveau van werkvloer en directeursniveau*
NS / NS Stations: deeleigenaar van stationsgebouwen en verantwoordelijk voor onder meer de commerciële exploitatie op gehele treinstation
: *klankborden via op werkvloer- en directeursniveau*

Overige stakeholders (worden door externe bureau betrokken):
Decentrale overheden / vervoersautoriteiten: concessieverlener gedecentraliseerde spoordiensten en lokaal en regionaal OV en eigenaar van busterminals en busstations: *wordt door externe bureau betrokken*
Andere vervoerders: (belangrijke) gebruikers van stations
Reizigersorganisaties: belangenbehartiger voor uiteindelijke eindgebruikers / reizigers: *word door externe bureau betrokken*

Aanpak
Uiterlijk op 31 maart 2019 zijn de interne en externe onderzoeken uitgevoerd en afgerond. Voor de evaluatie wordt een extern bureau ingeschakeld uitsluitend voor stap 2 t/m 4 van het hoofdonderzoek. Het externe bureau wordt aangestuurd door en rapporteert aan de gedelegeerd opdrachtnemer van IenW die weer opdrachtgever is voor externe bureau. Dit resulteert in een zoveel mogelijk beknopte en bondige rapportage. Daarbij gelden de afspraken en randvoorwaarden zoals in dit plan van aanpak opgenomen. De rapportage geeft antwoord op de drie hoofdvragen van stap 2.

Op basis van de rapportage wordt door IenW in overleg met andere rijkspartijen een TK-brief opgesteld en in de zomer 2019 naar TK-gestuurd.

1.4 Scope van het project

Het betreft de ordening van alle treinstations in Nederland.
Wetende dat deze samenhangt met ordening van het spoor.

We kiezen voor een afbakening van station en stationsomgeving zoals omschreven in de nu privaatrechtelijk geldende intentienotie Definitie Zeggenschap en Infrastructuur (perrons en stationsgebouwen incl. omgeving tot maximaal 500 meter van einde perron / stationsgebouw). Wetende dat deze afbakening ruimer is dan in de publiekrechtelijke spoorwegwet gedefinieerd is.

Het project is géén:
- evaluatie van de intentienotie Definitie Zeggenschap Infrastructuur
- herhaling van het Ecorysrapport m.b.t. ordening van stations
- doorlichting van het beleids/begrotingsartikel

Het project is wél:
- een onderzoek vanuit opdrachtgever IenW/OVS (OV-beleid) over hoe huidige of andere ordening van stations bijdraagt aan een effectievere en efficiëntere realisatie en borging van publieke belangen op stations.
- Een uiteindelijke beoordeling in de vorm van een analyse en advies of en zo ja welke andere verantwoordelijkheids- en eigendomsverdeling beter geschikt is om publieke belangen en aandeelhouders belangen van de Staat beter te realiseren en borgen.
- een uiteindelijke beoordeling in de vorm van een analyse en advies of, en zo ja hoe, de huidige (privaatrechtelijk) afspraken moeten worden herzien.

1.5 Resultaten

1. Een onafhankelijk onderzoek dat antwoord geeft op de vier hoofdvragen.
2. een viertal deelonderzoeken op het gebied van 1) financiële, 2) juridische, 3) mededinging technische en 4) organisatorische aspecten.
3. een synthese van onderdeel 1 & 2.
4. een begeleidende TK-brief, hoe hier beleidsmatig tegen aan te kijken.

2 Ordening stations in relatie tot andere trajecten

2.1 De context binnen het programma

In 2020 moet een besluit genomen worden over de (markt)ordening en sturing van het spoor (in relatie tot het totale OV en de mobiliteit). Treinstations staan ten dienste van een goed werkend spoorsysteem. Een besluit over de toekomstige ordening van stations loopt idealiter samen met een besluit over de toekomstige ordening van het spoor.

Om in 2020 een weloverwogen besluit te kunnen nemen, heeft de Stas aan de Kamer toegezegd om de komende tijd 'bouwstenen' te verzamelen. Eén van die bouwstenen is het onderzoek naar de opties voor stations.

Marktordeningsvraagstukken betreft een breed scala aan onderwerpen die naast elkaar worden uitgewerkt de komende periode tot aan 2020. Deze vragen hebben een directe relatie met ordening van stations. De belangrijkste vragenstukken hierbij zijn:

- Toekomstbeeld OV / ketens & knooppunten
- Open Toegang voor (nieuwe) vervoerders op het spoor
- Quick Scan ACM
- Zbo-vorming ProRail / beheerconcessie ProRail
- Midterm Review prestaties vervoerconcessie HRN NS

Toekomstbeeld OV / ketens & knooppunten: explicitering welke publieke belangen IenW én andere stakeholders geborgd willen zien op knooppunten en met name de treinstations.

Aandachtspunten:
- … ?

Planning:
Q1 & Q3 2018: CRA-onderzoek knopen
Q3 & Q4 2018: steekproef soorten knooppunten

Vierde Spoorwegpakket en Open Toegang voor (nieuwe) vervoerders op het spoor: welke impact gaat dit hebben op gebruik van stations, borging van publieke belangen en gelijk speelveld op stations?

Planning:
PM

Quick Scan ACM: De Autoriteit Consument en Markt voert een update van de quick scan voor de spoormarkt voor het personenvervoer uit. Hierin is specifiek aandacht is voor gelijk speelveld en toegang tot dienstvoorzieningen. Waarschijnlijk volgen daaruit ook aandachtspunten voor op treinstations.

Planning: Q 4 2018: ACM levert uitkomsten quick scan op

Zbo-vorming ProRail: Het kabinet heeft besloten de publieke taken die ProRail uitvoert ook publiek te gaan organiseren door ProRail om te vormen tot een Zelfstandig Bestuursorgaan (Zbo). Insteek is: publieke taken spoorsector -> publiek organiseren (Zbo-vorm ProRail) -> publiekrechtelijk instrumenteren/faciliteren. Er is ook aandacht voor de publieke taak die ProRail op dit moment uitvoert op stations.

Aandachtspunten:
- Bezien wordt op welke wijze de huidige publieke taken van ProRail op stations (borging transferfunctie) publiekrechtelijk geborgd kunnen gaan worden
- En welke impact dit heeft op huidige, privaatrechtelijk vastgelegde afspraken (met name Intentienotitie Definitie Zeggenschap Infrastructuur (iDZI))

Planning:

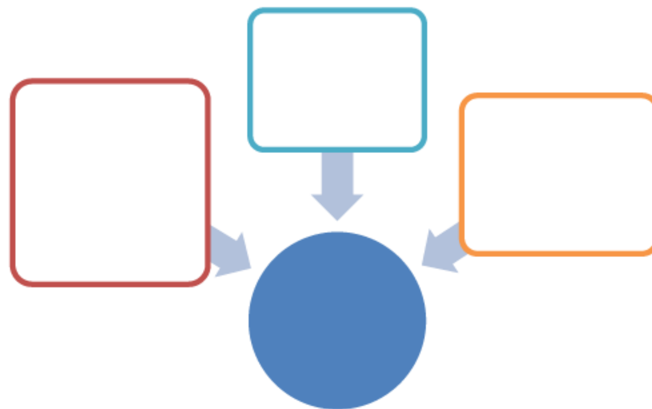
Q3 (w39) 2018:	concept tekst aanleveren in Memorie van Toelichting voor instellingswet voor externe consultatie
Q3 (w42) 2018:	nadere uitwerking en bespreking consequenties met belanghebbenden

Midterm Review prestaties concessie HRN: bezien welke beoordelingscriteria m.b.t. stations er in de Midterm Review van de prestaties op het Hoofdrailnet zitten.

Aandachtspunten en planning:

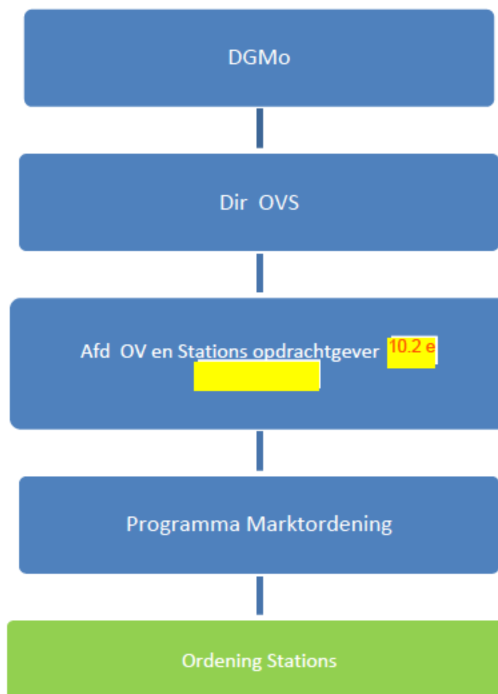
Q1 – Q3 2018:	bezien of en zo ja welke prestatiecriteria voor stations in MTR van de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet gemeten gaan worden
Q4 2018 – Q 2 2019:	bezien of en zo ja welke aanvullende (beleids)wensen m.b.t. stations in vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet opgenomen dienen te worden voor periode 2020-2024

2.2 Afstemming met trajecten



3 Organisatie van de besluitvorming

3.1 Organisatie en inbedding van het project ordening stations



3.2 Project organisatie

3.3 Menskracht

OVS: 10.2.e 10.2.e), 10.2.e (achtervang),
HBJZ: 10.2.e

3.4 Overleggen/ gremia

3.4.1. Eindbeoordeling van resultaat van deze opdracht
- Door de opdrachtgever.
- Deze informeert en adviseert de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

3.4.2. Opdrachtgever
- 10.2.e (IenW/DGmo),

3.4.3. Gedelegeerde opdrachtgever
- 10.2.e (IenW/OVS)

3.4.4 Opdrachtnemer
- 10.2.e (IenW/OVS)

3.4.5 Gedelegeerd opdrachtnemer / opdrachtgever extern bureau
- 10.2.e (IenW/OVS) 10.2.e

3.4.6. Rijksbegeleidingsgroep

Binnen het Rijk worden ook het Ministerie van Financiën (Deelnemingen en AFEP) en Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (AFEP) betrokken. Zowel via een Directeurenoverleg en een Afstemoverleg.

Deelnemers van Directeurenoverleg zijn:
IenW (OVS): 10.2.e (10.2.e)
FIN (Deelnemingen): 10.2.e
FIN (Algemeen Financieel-Economische Politiek): 10.2.e
EZK (Algemene Economische Politiek): 10.2.e

Deelnemers van Afstemoverleg zijn:
IenW (OVS): 10.2.e (10.2.e Ordening Stations)
FIN (Deelnemingen): 10.2.e en 10.2.e
FIN (Algemeen Financieel-Economisch Politiek): 10.2.e
EZK (Algemene Economische Politiek): 10.2.e

3.4.7 Externe klankbordgroep
Als huidige (deel)eigenaar van stations worden zowel ProRail als NS (NS Stations) betrokken via een klankbordgroep die onder voorzitterschap van IenW bijeenkomt.
Deelnemers van het directeurenoverleg zijn:
Rijk/IenW (OVS): 10.2.e (10.2.e)
ProRail: Ans Rietstra (ExCo lid met Stations in portefeuille)
NS Stations: 10.2.e (10.2.e NS Stations)

Te bezien is of er voorafgaand aan periodieke klankbordgroep ook op lager niveau gestructureerd of ad-hoc vooroverleg nodig is.

Zo ja:
Rijk / IenW (OVS): 10.2.e (10.2.e OV, Ordening en Stations)
ProRail: 10.2.e (10.2.e Stations binnen ProRail)
NS Stations: 10.2.e (10.2.e Station ontwikkeling en Onderhoud binnen NS Stations

En/of:
Rijk / IenW (OVS): 10.2.e 10.2.e Ordening Stations)
ProRail: 10.2.e (10.2.e Ontwikkeling en Beleid)
NS Stations: 10.2.e (10.2.e Publiek Belang)

4 Planning

4.1 Overkoepelende planning Marktordening

Het regeerakkoord zegt: richting 2025, als de huidige vervoerconcessie voor het HRN afloopt, houden we de optie voor meer marktopening op het spoor open. Het eerste moment van evaluatie is in 2019 bij de MTR.

4.2 Planning project Ordening Stations en oplevering van verschillende deel onderwerpen

Planning:

September 2018: concept Plan van aanpak ordening stations gereed
en afstemming binnen IenW en met andere departementen (FIN & EZK)

	interne capaciteit geregeld
Oktober 2018:	feedback op concept Plan van aanpak met ProRail en NS Stations uitvraag en selectie extern bureau in overleg met afdeling inkoop
November 2018 - Maart 2019	extern bureau aan het werk periodiek en sowieso per fase overleg met opdrachtgever en begeleidingsgroepen
Maart 2019	oplevering eindrapport extern bureau aan opdrachtgever
April – juni 2019	opstellen van begeleidende TK-brief (IenW) en afstemming hierover met Rijksbegeleidingsgroep en consultatie van Externe begeleidingsgroep over begeleidende brief aan TK
Zomer 2019:	uitkomsten onderzoek naar TK
Voorjaar 2020:	keuze optie ordening stations in licht van brede marktordening spoor

Verslag Routine overleg

25 oktober 2018, Laan van Puntenburg Utrecht

Aanwezig 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e
10.2.e

1. **Opening en mededelingen**

a) Vastlegging routine verslag 17 september 2018

- BRW

b) Midterm Review

- NS geeft aan vanwege doorlooptijd urgentie te voelen ten aanzien van PvA MTR.
- NS en IenW spreken af, los van planning en data, het gesprek te voeren over de MTR: hoe zien IenW en NS de MTR en hoe wat verwachten we daarin van elkaar?.
- NS geeft aan dat er op 30 oktober 2018 een Locov themasessie over KPI-ontwikkeling gepland staat. NS en IenW spreken af dit gezamenlijk voor te bereiden.
- IenW geeft aan dat er i.k.v. de financiële werkstroom om de businesscase (referentiecase bij aangaan concessie) is gevraagd. NS geeft aan dat dit op 1 november wordt toegestuurd t.b.v. meeting op 6 november.

c) Kamerbrief Winterweer

- BRW

d) Goederen

- BRW

e) Tripartiete overleg
- BRW
-
-
-

2. KGOV Maastricht-Luik, toelating materieel en knip Visé
- BRW
-
-

3. Onderzoek mogelijke decentralisatie vier lijnen
- NS uit zorg omdat de rol van concessieverlener – zoals provincies die invullen met hun vervoerder – naar de mening van NS onvoldoende geborgd is en het onderzoek al afronding nadert.
- NS geeft aan graag goed betrokken te worden, en tevens inzicht te krijgen in het rapport om een feitelijke check te doen en de Kamerbrief voor publicatie te ontvangen. IenW en NS spreken af dat NS zorgvuldig wordt meegenomen in het onderzoek en het denkproces zodat NS niet wordt verrast. Daarbij is de suggestie de duiding die IenW aan het rapport wil bespreken en in de Kamerbrief wil opnemen, met NS te bespreken.

4. Tariefdifferentiatie
- BRW
-

BRW
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]

5. Vervoerplan

BRW
- [redacted]
- [redacted]

6. Verbinding Dordrecht-Brabant

BRW
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]

BRW

- NS en IenW stellen vast dat de uitkomst over de optimalisatie van de verbinding Dordrecht – Brabant niet samenhangt met de besluitvorming over de mogelijke decentralisatie van vier lijnen.

7. Wvttk

a) Afstemmen deelnemers van IenW aan halfjaarlijkse materieelbijpraat op managementniveau

- BRW

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10.2.e [redacted]
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e [redacted]
10.2.e [redacted]@minienm.nl

Datum
15 oktober 2018

agenda

Betreft	Routine overleg
Vergaderdatum	25 oktober 2018
Vergadertijd	09:30 - 11:00
Vergaderplaats	LvP 100, Utrecht
Deelnemers	10.2.e [redacted], 10.2.e [redacted] (IenW), 10.2.e [redacted], 10.2.e [redacted], 10.2.e [redacted] (NS)

---

1. Opening en mededelingen

a. Vastlegging verslag 17-09
Zie *bijlage*
b. Midterm Review: evaluatie financiële balans MTR

Annotatie IenW:

- BRW [redacted]
- BRW [redacted]
- BRW [redacted]
- BRW [redacted]

Achtergrondinformatie / gemaakte procesafspraken:

- BRW [redacted]
-
-

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
15 oktober 2018

- BRW [redacted]

c. Winterweer / Verstoringen.

BRW [redacted]

Achtergrondinformatie:

- BRW [redacted]
-
-
-
-

Annotatie IenW:

- BRW [redacted]
-
-

2. KGOV Maastricht – Luik

BRW [redacted]

Annotatie IenW:

- BRW [redacted]
- [redacted]

Nederlandse partijen zullen elkaar daar waar mogelijk ondersteunen:

1. BRW [redacted]
2. [redacted]
3. [redacted]
4. [redacted]
5. [redacted]

Achtergrondinformatie:

- BRW [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
15 oktober 2018

BRW

- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]

3. *Onderzoek mogelijke decentralisatie vier lijnen*

Update stand van zaken en invulling van de rol van IenW in het onderzoek naar 4 lijnen genoemd in het Regeerakkoord

Annotatie IenW:

- NS vraagt aandacht voor de rol van IenW als concessieverlener ihkv het decentralisatie-onderzoek 4 lijnen. Verdedigd IenW met die pet op wel voldoende de belangen van NS?
- Je kan aangeven dat IenW snapt dat ze verschillende rollen en belangen moet verenigen en zal dat zorgvuldig doen. We hebben een contract met NS maar ook een opdracht vanuit het Regeerakkoord.
- NS heeft met de onderzoekers een NDA getekend waarin staat dat ze vooraf het (hele) rapport ter inzage krijgen. NS en IenW zijn het erover eens dat NS alleen de passages uit het onderzoek ter feitelijke check krijgt voorgelegd die zijn gebaseerd op de info die NS aan de onderzoekers heeft verstrekt. NS vraagt in dat verband wel om aandacht voor een zorgvuldige afstemming over de duiding die wordt gegeven aan de feitelijke resultaten van de onderzoekers.
- Je kunt aangeven dat IenW een zorgvuldige afstemming met NS zal meenemen in het proces intern.

4. *Vervoerplan*

BRW

[redacted]

Annotatie IenW

- BRW [redacted]

B

Vervolg:

- BRW [redacted]

5. Verbinding Dordrecht – Brabant

BRW [redacted]

Annotatie IenW

- BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
15 oktober 2018

BRW [redacted]

6. *Tariefdifferentiatie en Spits in de Trein*

BRW [redacted]

Achtergrond:

- BRW [redacted]
-
-
-
-

Doel:

1. BRW [redacted]
2.

1. Principiële gesprek voeren over het instrument tariefdifferentiatie

Achtergrond:

- BRW [redacted]
-

Inbreng IenW:

- BRW [redacted]
-
-
-

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
15 oktober 2018

BRW

2. **Verkennen in hoeverre tariefdifferentiatie onderdeel kan worden van het klimaatakkoord.**

Achtergrond:

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
15 oktober 2018

BRW

- [redacted]

<u>Inbreng IenW:</u>

BRW

- [redacted]
-
-
-

7. Wvttk

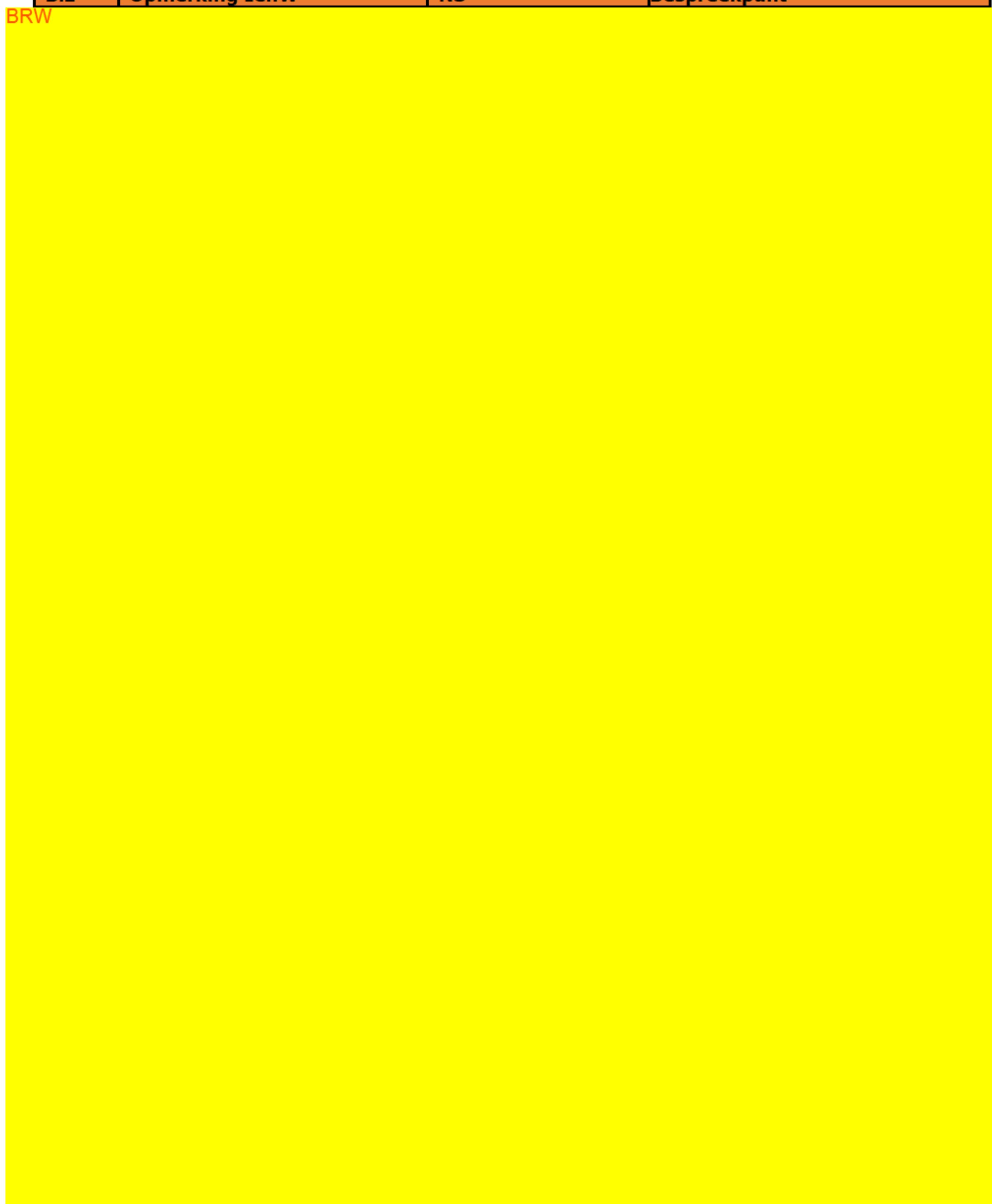
a. Afstemmen deelnemers van IenW aan halfjaarlijkse Materieelbijpraat op managementniveau.

Bespreekpunten op routine NS-IenW inzake ontwerp vvp 2019

Bestuurskern

Blz	Opmerking IenW	NS	Bespreekpunt

BRW



BRW

31.

BRW

BRW

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMI
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e
Onderwerp: RE: NDA/onderzoek 4 lijnen
Datum: maandag 5 november 2018 15:16:24
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e

Heb van 10.2.e begrepen dat jullie onderling inmiddels contact hebben gehad. Fijn dat we elkaar niet verrassen in dit dossier, zeker gegeven de relatie met de huidige concessie. Ik begrijp van 10.2.e dat de afspraak gemaakt is dat we verder meegenomen worden in de duiding van de brief, ook na gesprekken die nog gaan plaatsvinden. In dat kader kunnen we inderdaad stellen – zoals je voorstelt – dat de NDA voldoende is gerespecteerd met het delen van het hoofdstuk dat betrekking heeft op specifieke NS-data, en dat het delen van het volledige conceptrapport niet noodzakelijk is. Met Legal heb ik besproken dat deze mailbevestiging voldoende is en geen addendum noodzakelijk is.

Ik zal dat in een separate mail ook direct aan de onderzoekers zelf sturen. Fijn dat we dit zo hebben kunnen oplossen en nogmaals vervelend dat er over en weer onduidelijkheden ontstaan waren.

NB: neemt niet weg dat we uiteraard bereid zijn een feitelijke check te doen, mochten jullie dat waarderen.

Gr 10.2.e

Van: 10.2.e - DGMI 10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: donderdag 1 november 2018 16:18
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: NDA/onderzoek 4 lijnen

Ha 10.2.e ,

Ik heb dit vandaag niet meer met 10.2.e kunnen bespreken.
Ik probeer er morgen op terug te komen.

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: donderdag 1 november 2018 13:36
Aan: 10.2.e - DGMI 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: NDA/onderzoek 4 lijnen

Dag 10.2.e

Intern heb ik de casus even besproken met 10.2.e. Je gaf gister aan dat jullie hopelijk vandaag intern afstemming zouden hebben. Dat zou prettig zijn met het oog op de ambitie om voor maandag helderheid te hebben over de afspraken.

Zoals ik aangaf zijn wij bereid te kijken of wij pragmatisch om willen gaan met de NDA – en in de vorm van b.v. een addendum de afspraken willen aanpassen – indien we een andere afspraak met jullie kunnen maken. Uitgangspunt moet inderdaad zijn dat we elkaar niet verrassen. Voor ons houdt dat inderdaad in het afstemmen over de duiding (en kamerbrief) die IenW zal meegeven. Ik wil wel graag een bevestiging hoe en wanneer die afstemming zal plaatsvinden. Daarbij vinden wij het belangrijk dat er ook zicht is op de formulering die wordt gehanteerd.

Hoor graag wat er uit je interne overleg is gekomen.

Gr 10.2.e

Van: 10.2.e - DGMI 10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: woensdag 31 oktober 2018 14:44
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @decisio.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: NDA/onderzoek 4 lijnen

Ha 10.2.e ,

Wij hadden vandaag overleg met de onderzoekers en ik begrijp dat er nog steeds onduidelijkheid is over de NDA. Hieronder geef ik weer hoe ik de afspraken voor me zie en hoor graag of dit overeenkomt met jullie visie.

- Partijen gaan pragmatisch met de NDA om in de zin dat de afspraak uit de NDA zo is ingevuld dat NS in de gelegenheid is gesteld een feitelijke check te doen op het gedeelte van het rapport dat is gebaseerd op informatie die door NS is verstrekt.
- IenW en NS stemmen af over de conclusies die IenW verbindt aan het rapport. Afgesproken is in de routine dat IenW en NS elkaar niet verrassen.

Akkoord?

Groeten, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: maandag 29 oktober 2018 17:39
Aan: 10.2.e 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: NDA/onderzoek 4 lijnen

Dag 10.2.e

Nog even contact gehad over de terugkoppeling van de routine en jouw zienswijze daarbij dat afgesproken is de NDA aan te passen tussen NS en Desicio en Twynstra Gudde. Daarbij is mij teruggeven dat het gesprek in de routine ging over de duiding vanuit IenW / Kamerbrief, waarover de afspraak gemaakt is dat wij die onderling afstemmen om te zorgen dat NS daarbij niet verrast wordt met de uitkomst. Het is echter niet gegaan over het conceptrapport en/of de bijbehorende NDA die wij met het bureau hebben getekend – dat is een feitelijk rapport zonder duiding of conclusies.

Nu had inderdaad het gesprek dat wij voorafgaand aan de routine hadden, bedoeld om pragmatisch met de situatie om te gaan. Als Desicio ons het rapport niet kan laten inzien uit b.v. tijdgebrek (overigens gaf 10.2.e bij mij aan het in de planning te hebben opgenomen), zijn wij

uiteraard bereid met jullie te kijken wat een andere mogelijkheid is hierover af te stemmen. In dat geval zou het prettig zijn als je een voorstel kunt doen hoe wij hierin meegenomen kunnen worden en niet pas bij verzending aan de Kamer het rapport te zien krijgen. Omdat dit bij de routine niet ter sprake is gebracht – en wij OK zijn met de huidige afspraken – waren wij er van uit gegaan dat de afspraken voor jullie zo OK waren. Vandaar de wisselende beelden bij de uitkomst.

Hoor graag!
Gr 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

T +31 (0)6 – 10.2.e

NS Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht



Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl"
Onderwerp: RE: Directeurenoverleg Stations van komende vrijdag
Datum: maandag 12 november 2018 16:01:13
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e en 10.2.e,
Hebben jullie al met jullie directeur / Exco-lid terug vernomen wat hun verwachting is bij het Directeurenoverleg van komende vrijdag ?
Ik dien morgen (al) voorbereiding van mijn directeur op te stellen en dat wordt wat lastig als ik geen input terug ontvang.
Ik hoor graag van jullie.
Met vriendelijke groet,
10.2.e
sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: donderdag 8 november 2018 08:52
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e @prorail.nl'
Onderwerp: RE: Directeurenoverleg volgende week vrijdag

Dag 10.2.e (& 10.2.e),
10.2.e hecht er aan om tijdens het overleg het plan van aanpak – welke ik mede op basis van input die ik via jou van NS Stations en 10.2.e van ProRail afgemaakt heb – ook gezamenlijk af te tikken.
Mijn inziens zou dit een hamerstuk dienen te zijn maar mochten er onverhoopt (toch) nog essentiële zaken zijn dan zouden deze in het overleg nog besproken kunnen worden.
@10.2.e : ook even naar jou, zodat een ieder hetzelfde beeld / info heeft.
Met vriendelijke groet,
10.2.e
sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

Van: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
Verzonden: woensdag 7 november 2018 20:14
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Directeurenoverleg volgende week vrijdag

Ha 10.2.e,

Dank voor mail. Kom ik op terug.

Even een verduidelijkende vraag: Wat bedoel je met afhameren? We hebben 1x input kunnen leveren, waarna het plan definitief was (volgens jouw mail).

Groetjes,

10.2.e
10.2.e
10.2.e *Team Vervoerders*

T 06 – 10.2.e

NS Stations
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: woensdag 7 november 2018 18:50
Aan: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>; 10.2.e (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>
Onderwerp: Directeurenoverleg volgende week vrijdag

Dag 10.2.e & 10.2.e ,
Ik sprak zonet even met 10.2.e en zijn beeld bij het volgende directeurenoverleg van vrijdag 16 november is dat daar (minimaal) het plan van aanpak Stations ordening afgehamerd wordt en de rol en betrokkenheid van jullie directeuren bij het vervolgproces besproken wordt. Wat 10.2.e betreft wordt er vooraf ook een (concept) agenda gemaakt.
Hoor graag wat de verwachtingen zijn vanuit jullie directeuren.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e @prorail.nl"; 10.2.e @nsstations.nl"
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: DO Stations komende vrijdagmiddag
Datum: donderdag 15 november 2018 09:23:44
Bijlagen: 0.7 Plan van aanpak ordening stations.docx

Beste Ans Rietstra en 10.2.e ,
Komende vrijdagmiddag van 14 – 15.30 uur staat er een Directeurenoverleg Stations gepland in Den Haag.
Op verzoek van 10.2.e stuur ik u bij deze een agenda voorstel voor dit overleg.
In de bijlage vindt u ook het plan van aanpak Stations ordening.
Voorgestelde overlegpunten

1. Hoe zien we dit overleg ?
   - Benen-op-tafel bijpraten zonder agenda versus formeel overleg incl. voorbereidde agenda ?
   - Welk soort stationsonderwerpen bespreken we met elkaar ?
   - Wel / niet ondersteuning aanwezig tijdens overleg ?
2. Stations ordening
   - Hoe kijken jullie zelf naar stations en huidige ordening ?
   - Nog aandachtpunten m.b.t. opgestelde plan van aanpak Stations ordening ?
   - Welke betrokkenheid zie je voor je eigen organisatie bij verder uitvoering van pva ?
   - Betrokkenheid bij specifieke bouwsteen m.b.t. in beeld krijgen financiële stromen van en naar stations
3. Vervolgproces

Mocht u vooraf nog vragen en/of opmerkingen hebben dan hoor ik dat graag.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

36.

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: vraagje
Datum: vrijdag 16 november 2018 18:35:54
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e
PvA gaat niet naar TK.
Gr. 10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: vrijdag 16 november 2018 17:59
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: vraagje

Ha 10.2.e

Nog een vraagje: waar gaat het PvA stations naar toe, nadat het klaar is? TK?

Groet en prettig weekend.

10.2.e
10.2.e
10.2.e *Team Vervoerders*

T 06 – 10.2.e

NS Stations
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e @NS.NL
Cc: 10.2.e

Onderwerp: Agenda routine overleg d.d. 29/11
Datum: maandag 26 november 2018 21:06:10
Bijlagen: Agenda routine 29-11.pdf

Dag 10.2.e, 10.2.e , 10.2.e en 10.2.e,

Bijgaand treffen jullie de agenda t.b.v. het routine overleg as donderdag 29 november in Den Haag.
Nagezonden zullen nog worden de volgende bijlagen:
1. Het verslag van de routine d.d. 25/10
2. Het gemeenschappelijke PvA MTR

Met vriendelijke groet,

10.2.e

....

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

....

T +31 6 10.2.e
E 10.2.e @minienm.nl

....

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Datum
17 december 2018

agenda

Betreft	Agenda Routine overleg
Vergaderdatum	19 december 2018
Vergadertijd	12:00 - 13:30
Vergaderplaats	Den Haag, Rijstraat 8, Zaal W.422
Deelnemers	10.2.e 10.2.e, 10.2.e (NS), 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e (IenW)

1. **Opening en mededelingen**
   a) Vaststellen routine verslag 29 november 2018
   b) Actualiteiten: Vervoerplan, AO Spoorordening en toeslag IC direct

> Je kan onder dit punt stilstaan bij de afstemming over Kamerbrief t.a.v. het Vervoerplan 2019 en het persbericht IC direct.
>
> Je kunt aangeven:
> - BRW
> -
> -

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
17 december 2018

2. Midterm Review

a) Vaststellen afsprakenkader MTR
Zie bijlage 2

b) Proces/planning besluitvorming KPI's

Tijd	Werkstroom inhoudelijke wijzigingen KPI's	Werkstroom bodem/streefwaarden

BRW

BRW

c) Besluitvorming Algemeen Klantoordeel en Reisinformatie
Zie bijlage 3

KPI Ontwikkeling

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
17 december 2018

NB: BRW [redacted]

Klantoordeel: BRW [redacted]

BRW [redacted]

Reisinformatie: BRW [redacted]

Zitplaatskans: BRW [redacted]

Overige KPI's: BRW [redacted]

d) Bodem en streefwaarden 2020 i.r.t. vervoerplan
<u>Zie bijlage 4</u>

BRW [redacted]

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
17 december 2018

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
17 december 2018

BRW [redacted]

e) Bespreken scope MTR en motie Amhaouch

Aanleiding:
- De lijst met onderwerpen voor de MTR riep bij NS de vraag op wat de motie Amhaouch inhoudt.

Doel:
1. Vaststellen wat de scope van de opdracht voor de evaluatie van de NS concessie is en dat de motie Amhaouch daar onderdeel vanuit maakt.
2. Vaststellen dat de motie feitelijk de flexibiliteit van concessies als vraag opwerpt. Aangeven dat dat een interessante vraag die past in de evaluatie van de NS concessie en mogelijk nuttige informatie oplevert.

Toelichting:
- De motie Amhaouch 11.1 + 10.2.g [redacted] De motie sluit goed aan bij de evaluatie van de NS concessie en levert mogelijk nuttige informatie op. De aandacht van de motie gaat daarbij tevens uit naar nieuwe concessies en niet lopende.

f) Proces actualisatie kleine wijzigingen

- BRW [redacted]
-
- B

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
17 december 2018

BRW

3. KGOV (knip Roosendaal-Antwerpen en Maastricht-Luik)
Bespreken stand van zaken

Roosendaal-Antwerpen
BRW

- BRW

Maastricht – Luik:
BRW

- BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
17 december 2018

4. Dordrecht-Brabant

Zie Mail

- BRW
-
-

5. Wvttk

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: Onderzoek Stations
Datum: maandag 26 november 2018 15:42:04

Dag 10.2.e

Min FIN is - zoals in plan van aanpak Stations ordening ook verwoord is - betrokken bij het onderzoek.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

sr. beleidsadviseur

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor

E 10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

Van: 10.2.e 10.2.e @NS.NL>
Datum: woensdag 21 nov. 2018 12:09 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Kopie: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
Onderwerp: Onderzoek Stations

Hoi 10.2.e,
Mijn collega 10.2.e is op vakantie vandaar dat ik je deze e-mail stuur.
Ik ben verantwoordelijk voor 10.2.e binnen NS en wij 10.2.e . In die hoedanigheid ben ik ook betrokken bij alle aangekondigde onderzoeken in het kader van de marktordening.
Wij hebben ook regulier contact met het ministerie van Financiën. In dat kader kwam ook het onderzoek naar stations aan de orde. Ter controle de volgende vraag. 10.2.e zou graag zitting nemen in de stuurgroep van dit onderzoek en zijn medewerkers zouden ook graag betrokken worden. Mij staat bij dat dit ook is voorzien. Klopt dit? Indien niet, dan zouden wij het op prijs stellen als die ingeregeld kan worden gelet op de positie van minFIN.
Hartelijk dank.
Met vriendelijke groeten,
10.2.e
10.2.e 10.2.e

T +31 6 - 10.2.e

NS | Stakeholder-, reputatie en concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10 2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10 2.e @minienm.nl

Datum
26 november 2018

agenda

Betreft	Routine overleg
Vergaderdatum	29 november 2018
Vergadertijd	15:30 - 17:00
Vergaderplaats	Rijnstraat 8 (W.424), Den Haag
Deelnemers	10.2.e , 10.2.e , 10.2.e (IenW), 10.2.e 10.2.e (NS)

1. **Opening en mededelingen**
   - ***a. Vaststellen verslag routine 25 oktober***
     (Bijlage wordt nagezonden)
   - ***b. Optimalisatie verbinding Dordrecht – Breda***
   - ***c. IGA SNG***
   - ***d. Onderzoek mogelijke decentralisatie 4 lijnen***
   - ***e. Studie gedecentraliseerde lijnen Limburg***

2. **Midterm Review**
   NS en IenW zijn in twee werksessies gekomen tot een Plan van Aanpak op hoofdlijnen. Tijdens de routine wordt het plan en de volgende punten besproken:
   - **a.** *Doel, uitgangspunten en randvoorwaarden*
   - **b.** *Kader voor evaluatiedeel MTR inclusief opdrachtverstrekking*
   - **c.** *Kaders KPI- ontwikkeling*
   - **d.** *Afstemmingsproces IenW-NS; betrokkenheid stakeholders*

3. **Internationale verbindingen**

3.1 Quick scan snelle trein naar Berlijn
   - ***a.*** BRW
   - ***b.***

- BRW .

3.2 *Randstad-Aken*

BRW

3.3 *Eindhoven-Düsseldorf*

BRW

3.4 *KGOV: Maastricht-Luik*

BRW

4. *Vervoerplan*

BRW

5. *Mobiliteitsagenda*

BRW

6. *Wvttk*

a. ***Snelle trein richting Groningen***
b. ***Verstoringenrapportage***

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
26 november 2018

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @NS.NL; 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Agenda en stukken routine
Datum: dinsdag 18 december 2018 11:44:38
Bijlagen: Agenda routine 19-12.pdf
Bijlage 1 -Verslag routine 29-11.pdf
Bijlage 2 - Afspraken IenW - NS MTR november 2018.pdf
Bijlage 3 - 20181213 Resultaten Werksessie KPI"s.pdf
Bijlage 4 - VVP 2020 i.r.t. reguliere VVP-cyclus en planning MTR.pdf
Bijlage 5 - Scope evaluatie en motie Amhaouch.pdf

Dag allen,

Bijgevoegd treffen jullie de agenda van het routine overleg en de bijbehorende bijlagen.
Bijlage 4 betreft een discussiestuk ingebracht door NS ter bespreking van het vraagstuk hoe om te gaan met de bodem- en streefwaarden t.b.v. 2020 i.r.t. de vervoerplancyclus.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag
....
T +31 6 10.2.e
E 10.2.e @minienm.nl
....

40.1

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Datum
17 december 2018

Verslag

Betreft	Routine overleg
Vergaderdatum	29 november 2018
Vergadertijd	15:30 - 17:00
Vergaderplaats	Rijnstraat 8 (W.424), Den Haag
Deelnemers	10.2.e , 10.2.e , 10.2.e (IenW), 10.2.e , 10.2.e 10.2.e 10.2.e (NS)

---

1. Opening en mededelingen

Er vindt een voorstelronde plaats.

a. ***Vaststellen verslag routine 25 oktober***

BRW

b. ***Optimalisatie verbinding Dordrecht – Breda***

BRW

c. ***IGA SNG***

BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
26 november 2018

d. ***Onderzoek mogelijke decentralisatie 4 lijnen***

NS en IenW bespreken de procesgang rond QS decentralisatie. IenW en NS spreken n.a.v. de procesgang bij deze en andere kamerbrieven de intentie uit elkaar goed te blijven informeren. De brief t.a.v. de QS decentralisatie is ondertussen aan de kamer verzonden. Hierin is opgenomen dat decentralisatie van drie lijnen nader zal worden verkend. De conclusie t.a.v. sprinterdienst Dordrecht – Breda luidt dat de QS geen aanleiding geeft deze verder te verkennen.
NS geeft aan proces als prettig te hebben ervaren, en medewerking aan het vervolgonderzoek te willen verschaffen. NS geeft aan graag op de hoogte te worden gehouden over het vervolgproces.

e. ***Studie gedecentraliseerde lijnen Limburg***

IenW geeft aan dat m.b.t. de 1-meting van de decentralisatie stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen een aanvraag bij NS zal binnenkomen om data beschikbaar te stellen aan de begeleidingsgroep (IenW) en geaggregeerde data voor het eindrapport.
NS geeft hieraan mee te willen werken wanneer afspraken gemaakt worden t.a.v. waarborging van vertrouwelijke omgang met deze bedrijfsvertrouwelijke gegevens (ook onder WOB).

Midterm Review

- IenW en NS bespreken de presentatie van de afspraken in het kader van de MTR. Het afsprakenkader zal op de routine van 19/12 worden vastgesteld.
- NS en IenW geven aan blij te zijn met voorliggend afsprakenkader. Doel van het kader is de vastlegging van de momenten en manier waarop NS en IenW met elkaar omgaan (werkafspraken) in het MTR traject. Ook bevat deze de MTR planning.

KPI

BRW
[redacted]

MTR Algemeen
- IenW benadrukt dat de MTR een neutrale evaluatie betreft en dat zij hiertoe een onafhankelijke partij in de arm zal nemen.
- NS geeft aan blij te zijn met opmerkingen Staatsecretaris over het meewegen van de prestaties over 1ste helft concessie in marktordeningsdiscussie. De strategie Spoorslagsbeter afgelopen jaren is geënt op behalen van goede prestaties bij de MTR.
- NS en IenW spreken over hoe de reguliere vervoerplancyclus aansluit op de MTR en in specifiek het vaststellen van bodem en streefwaarden voor tweede helft concessie. Er wordt hier in de routine van 19/12 op terug

gekomen. Wederzijdse wens IenW/NS is dat 2020 geen 'verloren jaar' is m.b.t. ambities/verbetering.

- NS geeft aan afspraken te willen maken met de bij de MTR betrokken partijen over omgang met bedrijfsvertrouwelijke informatie, zoals Uitvoeringsovereenkomst (UVO) en t.b.v. de verwerking van bedrijfsvertrouwelijke gegevens in de eindrapportage. IenW spreekt begrip uit.

In de routine van 19/12 zal volgende worden besproken:

- Afsprakenkader
- Tijdlijn KPI proces en inhoudelijk de KPI's Klantoordeel, Reizigersinformatie
- De vervoerplancyclus i.r.t. de planning van de MTR
- De rol van stakeholders (Locov / regionale overheden) en op welke momenten deze worden betrokken in het MTR traject.
- Duiding op toezeggingen Stas / vragen Kamer t.a.v. MTR

2. Internationale verbindingen

3.1.1 Randstad-Aken

BRW [redacted]

BRW [redacted]

3.2 Eindhoven-Düsseldorf

BRW [redacted]

3.3 KGOV: Maastricht-Luik

BRW [redacted]

3. Vervoerplan

BRW [redacted]

4. Mobiliteitsagenda

BRW [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Datum
26 november 2018

5. Wvttk

a. ***Snelle trein richting Groningen***

BRW

b. ***Verstoringenrapportage***

BRW

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienm.nl

Datum
17 december 2018

agenda

Betreft	Agenda Routine overleg
Vergaderdatum	19 december 2018
Vergadertijd	12:00 - 13:30
Vergaderplaats	Den Haag, Rijstraat 8, Zaal W.422
Deelnemers	10.2.e 10.2.e, 10.2.e (NS), 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e (IenW)

---

1. **Opening en mededelingen**
   a) Vaststellen routine verslag 29 november 2018
   Zie bijlage 1
   b) Actualiteiten: Vervoerplan, AO Spoorordening en toeslag IC direct

2. **Midterm Review**
   a) Vaststellen afsprakenkader MTR
   Zie bijlage 2
   b) Proces/planning besluitvorming KPI's
   c) Besluitvorming Algemeen Klantoordeel en Reisinformatie
   Zie bijlage 3
   d) Bodem en streefwaarden 2020 i.r.t. vervoerplan
   Zie bijlage 4
   e) Bespreken scope MTR en motie Amhaouch
   Zie bijlage 5
   f) Proces actualisatie kleine wijzigingen
   IenW en NS hebben de afgelopen maanden, in aanloop naar de Midterm review, onafhankelijk van elkaar geïnventariseerd of bepaalde artikelen in de concessie geactualiseerd kunnen worden. In januari en februari wordt in gezamenlijkheid gewerkt aan een lijst van artikelen waarvan IenW en NS vinden dat die zich lenen voor een eenvoudige actualisatie.

3. **KGOV (knip Roosendaal-Antwerpen en Maastricht-Luik)**
   BRW

4. Dordrecht-Brabant

BRW

5. Wvttk



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

T 06 10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Bijlage(n)
0

agenda

Betreft	Kwartaaloverleg NS - IenW
Vergaderdatum	6 december 2018
Vergadertijd	14:00 - 15:30
Vergaderplaats	Den Haag, Rijnstraat 8, Waalzaal
Deelnemers	10.2.e Tjalling Smit, 10.2.e en 10.2.e

Agenda met gezamenlijke annotaties:

1. Opening en mededelingen

2. Kwartaal Prestaties
NS licht de laatste prestatiecijfers toe.

- BRW
-

Prestatiegebied	Prestatie-indicator	Bodem-waarde	Progressie-waarde	Streef-Waarde	Realisatie Q3 2018	Realisatie Q3 2017	Realisatie t/m Q3 2018	Realisatie t/m Q3 2017
BRW								

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

3. Midterm Review

Bespreken stand van zaken/voortgang

- *Tijdens de Midterm Review (MTR) wordt getoetst of de uitvoering van de concessie door NS heeft geleid tot de voor de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) noodzakelijke verbetering. Daarnaast worden er afspraken gemaakt over de tweede helft van de concessieperiode en wordt waar nodig de concessie geactualiseerd.*
- *De MTR duurt heel 2019 en bestaat uit vijf activiteiten. Hierbij worden 3 fases onderscheiden: evaluatie (Q1-2 2019), afspraken maken over de 2e helft van de concessie (Q3-4 2019), aanbieden van geactualiseerde concessie aan kamer (voorjaar 2020).*
  1. *Evaluatie van de prestaties van NS (inclusief HSL en sturing);*
  2. *Evaluatie van de financiële balans;*
  3. *Ontwikkeling KPI's en bepalen bodem en streefwaarden;*
  4. *Actualiseren concessie;*
  5. *Decentralisatie Limburg.*

- *De planning is gericht op afronding van alle activiteiten in 2019. Er is dan een geactualiseerde concessie. Na consultatie (CO's, beheerder/ProRail en regionale overheden) en bespreking in de TK kan de concessie naar verwachting in het voorjaar van 2020 worden vastgesteld door IenW.*

- *IenW laat de evaluatie naar de prestaties van NS door een onafhankelijk partij uitvoeren. Om deze evaluatie en de andere activiteiten goed uit te voeren is medewerking van de NS noodzakelijk. Daartoe hebben IenW en NS onderling afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn nodig om tot een transparant proces te komen zodat bekend is wat we van elkaar op welk moment kunnen en mogen verwachten. Daarnaast helpt het om de rollen en verantwoordelijkheden helder te maken en te houden.*

- *De projectteams van IenW en NS hebben regelmatig contact. De maandelijkse routine IenW/NS wordt gebruikt voor bespreking van de voortgang, afstemming en besluitvorming dan wel het voorbereiden van die besluitvorming op hoger niveau.*

4. Klimaatakkoord

BRW

- BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

BRW

- BRW
- BRW

5. Aanpak hyperspits

BRW

***6.* Spoorordening en ProRail ZBO**

B Tijdens het AO op 6 december wordt er gesproken over de voortgang omvorming ProRail, uitkomsten onderzoek mogelijkheden doortrekken Valleilijn, uitkomsten quickscan mogelijke decentralisatie vier sprinterdiensten en de onderzoekopzet effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer.

- 10.2.e *geeft een terugkoppeling op het eerder die dag plaats gevonden AO-spoorordening.*

***7.* ProRail ZBO**

BRW

8. Wvttk



Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10 2.e
Beleidsmedewerker

T 06 10 2.e
10 2.e @minienm.nl

Datum
6 december 2018

Kenmerk
IENW/BSK-2018/263267

Bijlage(n)
1

gespreksnota

Kwartaaloverleg NS - IenW

Inleiding
Hierbij de geannoteerde agenda voor het kwartaaloverleg IenW/NS op donderdag 6 december (14.00-15.30u). Het overleg is bij IenW. Van NS zijn 10.2.e 10.2.e en Tjalling Smit aanwezig. Van IenW is tevens 10.2.e aanwezig.

<u>Agenda met annotaties:</u>

1. **Opening en mededelingen**

Annotatie IenW:
- Geen mededelingen van NS voorzien.

2. **Kwartaal Prestaties**
NS licht de laatste prestatiecijfers toe.
- BRW
-

Prestatiegebied	Prestatie-indicator	Bodem-waarde	Progressie-waarde	Streef-Waarde	Realisatie Q3 2018	Realisatie Q3 2017	Realisatie t/m Q3 2018	Realisatie t/m Q3 2017
BRW								

42.

Annotatie IenW:
Inbreng IenW:

- BRW
-

3. Midterm Review

Bespreken stand van zaken/voortgang

- *Tijdens de Midterm Review (MTR) wordt getoetst of de uitvoering van de concessie door NS heeft geleid tot de voor de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) noodzakelijke verbetering. Daarnaast worden er afspraken gemaakt over de tweede helft van de concessieperiode en wordt waar nodig de concessie geactualiseerd.*
- *De MTR duurt heel 2019 en bestaat uit vijf activiteiten. Hierbij worden 3 fases onderscheiden: evaluatie (Q1-2 2019), afspraken maken over de 2e helft van de concessie (Q3-4 2019), aanbieden van geactualiseerde concessie aan kamer (voorjaar 2020).*
  1. *Evaluatie van de prestaties van NS (inclusief HSL en sturing);*
  2. *Evaluatie van de financiële balans;*
  3. *Ontwikkeling KPI's en bepalen bodem en streefwaarden;*
  4. *Actualiseren concessie;*
  5. *Decentralisatie Limburg.*

- *De planning is gericht op afronding van alle activiteiten in 2019. Er is dan een geactualiseerde concessie. Na consultatie (CO's, beheerder/ProRail en regionale overheden) en bespreking in de TK kan de concessie naar verwachting in het voorjaar van 2020 worden vastgesteld door IenW.*

- *IenW laat de evaluatie naar de prestaties van NS door een onafhankelijk partij uitvoeren. Om deze evaluatie en de andere activiteiten goed uit te voeren is medewerking van de NS noodzakelijk. Daartoe hebben IenW en NS onderling afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn nodig om tot een transparant proces te komen zodat bekend is wat we van elkaar op welk moment kunnen en mogen verwachten. Daarnaast helpt het om de rollen en verantwoordelijkheden helder te maken en te houden.*

- *De projectteams van IenW en NS hebben regelmatig contact. De maandelijkse routine IenW/NS wordt gebruikt voor bespreking van de voortgang, afstemming en besluitvorming dan wel het voorbereiden van die besluitvorming op hoger niveau.*

Annotatie IenW:

Inbreng IenW:

- Donderdag 29 november hebben 10.2.e en 10.2.e gesproken over de MTR en de afspraken tussen IenW en NS (bijgevoegd). NS is blij met de afspraken. NS is ook blij dat de prestaties van NS meewegen bij het besluit van de stas over de marktordening op het spoor. De MTR is namelijk één van de bouwstenen die de stas helpen over de marktordening een zorgvuldig besluit te nemen. De stas neemt dat besluit in 2020 (gecommuniceerd aan de Kamer).
- BRW
-

4. **Klimaatakkoord**

BRW

- BRW
- BRW

Annotatie IenW:

Inbreng IenW

- BRW
-

- BRW

Achtergrond:

- BRW
-
-
-
-
-

5. Aanpak hyperspits

BRW

Annotatie IenW:

Inbreng IenW

- BRW
-
-
-
-
-

Achtergrondinformatie

- BRW
-
-

6. **Spoorordening**

Tijdens het AO op 6 december wordt er gesproken over de voortgang omvorming ProRail, uitkomsten onderzoek mogelijkheden doortrekken Valleilijn, uitkomsten quickscan mogelijke decentralisatie vier sprinterdiensten en de onderzoekopzet effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer.

- 10.2.e *geeft een terugkoppeling op het eerder die dag plaats gevonden AO-spoorordening.*

Annotatie IenW:

- Terugkoppeling AO

7. **ProRail ZBO**

BRW

- BRW

Annotatie IenW:
Inbreng IenW

- BRW [redacted]
-
-
-
    - BRW [redacted]
    -
    -
    -
        - BRW [redacted]
- BRW [redacted]

8. Wvttk

10.2.e [redacted]
Beleidsmedewerker

43.



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

T 06 10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Bijlage(n)
0

Verslag

Betreft	Kwartaaloverleg NS - IenW
Vergaderdatum	6 december 2018
Vergadertijd	14:00 - 15:30
Vergaderplaats	Den Haag, Rijnstraat 8, Waalzaal
Deelnemers	10.2.e Tjalling Smit, 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e (verslag)

Agenda met gezamenlijke annotaties:

1. Opening en mededelingen

- NS en IenW blikken kort terug op het AO Spoorordening. De Stas heeft in het AO een tweetal brieven toegezegd, een over het stationsonderzoek en een t.a.v. planning van de marktordeningsdiscussie.
- BRW

2. Kwartaal Prestaties

- BRW
- BRW
- BRW

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

- BRW [redacted]

3. Midterm Review

- IenW en NS hebben intensief gesproken over de Midterm Review (MTR). Dit heeft geleid tot een afsprakenkader. Dit afsprakenkader is nodig om tot een transparant proces te komen zodat bekend is wat we van elkaar op welk moment kunnen en mogen verwachten. Daarnaast helpt het om de rollen en verantwoordelijkheden helder te maken. NS geeft aan blij te zijn met afsprakenkader.
- IenW stelt dat uitgangspunt is om de concessie te houden zoals deze is, tenzij er goede redenen zijn om deze bij te stellen. Dit is ook het beeld van NS.
- Ten behoeve van evaluatie concessie neemt IenW een onafhankelijke externe partij in de arm. Draagvlak voor de uitkomsten van de tussentijdse evaluatie, en onafhankelijkheid/objectiviteit van de evaluatie is essentieel.

- BRW [redacted]
- [redacted]

- Het betrekken en meenemen LOCOV/stakeholders in MTR-traject is van belang, versnippering van adviesmomenten moet worden voorkomen. Bij voorkeur wordt op één moment het advies van LOCOV gevraagd. Voorwaarde hiervoor is dat LOCOV/overige stakeholders afdoende tussentijds zijn betrokken.

- NS geeft aan de vervoersplancyclus niet goed aansluit op de planning van de MTR. De vervoersplancyclus loopt vooruit op vaststelling van bodem- en streefwaarden t.b.v. periode 2020-2024. NS stelt voor de bodemwaarden in 2020 gelijk te houden aan 2019, en de beleidsprioriteitenbrief te gebruiken t.b.v. vastleggen ambitiegroei en prestatieverbeteringen in 2020. NS en IenW bespreken de MTR en samenhang met planning vervoersplancyclus in de routine.

Klimaatakkoord

- BRW [redacted]
- [redacted]
- [redacted]

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

- BRW

4. Aanpak hyperspits

- BRW

***5.* Spoorordening**

- Het AO is reeds tijdens mededelingen besproken. NS en IenW wachten de VAO af, en welke moties hieruit volgen.

***6.* ProRail ZBO**

- BRW

7. Wvttk

a. Winterweer

- BRW

Midterm Review concessie HRN

Afspraken - IenW en NS

13 december 2018 I Versie 1.0

Doel afspraken en MTR

Doel van de afspraken

- Bieden van transparantie over de MTR zowel qua planning, inhoud en opzet.
- Bieden van inzicht in op te leveren producten, overleggen en bemensing.
- Voorkomen dat IenW en NS elkaar verrassen en door de buitenwereld verrast worden.

Status gezamenlijk plan:
Dit document is bedoeld voor de afstemming tussen IenW en NS, en wordt niet beschikbaar gesteld aan derden.

De afspraken in de concessie HRN zijn leidend.

Doel en uitgangspunten van MTR:

1. Uitvoeren van een tussenevaluatie van de concessie HRN conform artikel 25 van de concessie, in opdracht van IenW door een onafhankelijke partij en resulterend in een review rapport.
2. Artikel 27, lid 4 van de concessie omvat de evaluatie van de financiële balans en wordt meegenomen in de MTR.
3. BRW
   BRW

- IenW en NS geven invulling aan de MTR conform hun rollen en verantwoordelijkheden zoals vastgelegd in de concessie.
- IenW voert als concessieverlener de regie.
- Het review rapport, de geactualiseerde en de vastgestelde concessie worden aangeboden aan de TK.
  - BRW
  - BRW
    BRW BRW
- De MTR wordt door de buitenwereld herkend als een objectief en transparant proces.
- De MTR is in drie fasen ingedeeld: evaluatie-, actualisatie- en realisatie fase. We hanteren een afgebakende periode voor de bespreking van de afspraken over de tweede helft concessie.
- Uitgangspunt is continuering van gelijkgerichte sturing ProRail.

Planning op hoofdlijnen

2018	2019													
Evaluatie en voorbereidingsfase								Actualisatiefase					Realisatiefase	
dec	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Q1	Q2

Vaststellen door IenW kader evaluatie (scope en tijd)

Geaccordeerd beeld kleine wijzigingen

Evaluatie prestatiegebieden, verplichtingen en programma's

Evaluatie effectiviteit sturing en sanctionering

Aanpak Locov en reg. overheden

Eénmeting en evaluatie decentralisatie Limburg

KPI ontwikkelrichting

Evaluatie balans (art. 27, lid 4)

BRW

BRW

BRW

BRW

Vaststelling en inwerkingtreding aangepaste concessie

BRW

BRW

BRW

BRW

Afstemming NS en IenW

Evaluatiefase Actualisatiefase Realisatiefase



Evaluatie en voorbereidingsfase

Evaluatie

Doel	Producten	Kader
Uitvoeren van een tussenevaluatie van de concessie HRN conform artikel 25 van de concessie, in opdracht van IenW door een onafhankelijke partij en resulterend in een review rapport	- Opdracht IenW aan externe partij voor uitvoering van de evaluatie. - Review rapport Ter bespreking in Routine IenW en NS: - Kader voor evaluatie bestaande uit opdracht van IenW aan externe partij waaronder scope en tijd wordt begrepen. - Alle onderwerpen en producten die tijdens deze fase aan de orde komen	- Concessie (art. 25/27) en aanvullende toezeggingen aan kamer, moties, etc. **Uitgangspunten en randvoorwaarden** - Reeds beschikbare informatie wordt zoveel mogelijk hergebruikt. Bijvoorbeeld informatie uit geëvalueerde en afgeronde programma's. Afgerond = Belegt in de lijn van NS. - IenW bespreekt de evaluatieopdracht met NS. Op behoud van scope en doorlooptijd worden door IenW gestuurd. Bij wijziging van scope en tijd wordt NS geïnformeerd. - Bij aanvang van de evaluatie organiseert IenW een overleg tussen IenW, opdrachtnemer en NS ivm op te leveren documentatie en informatie door NS. Bij het beschikbaar stellen van data door NS aan de opdrachtnemer is indien nodig een NDA van kracht zijn. - NS wordt in de gelegenheid gesteld om het review rapport en de bijbehorende kamerbrief in te zien voor verzending naar Kamer.

Voorbereiding

Doel	Producten	Randvoorwaarden en uitgangspunten
BRW [redacted]		



Actualisatiefase

Doel	Producten	Randvoorwaarden en uitgangspunten

BRW

[redacted]

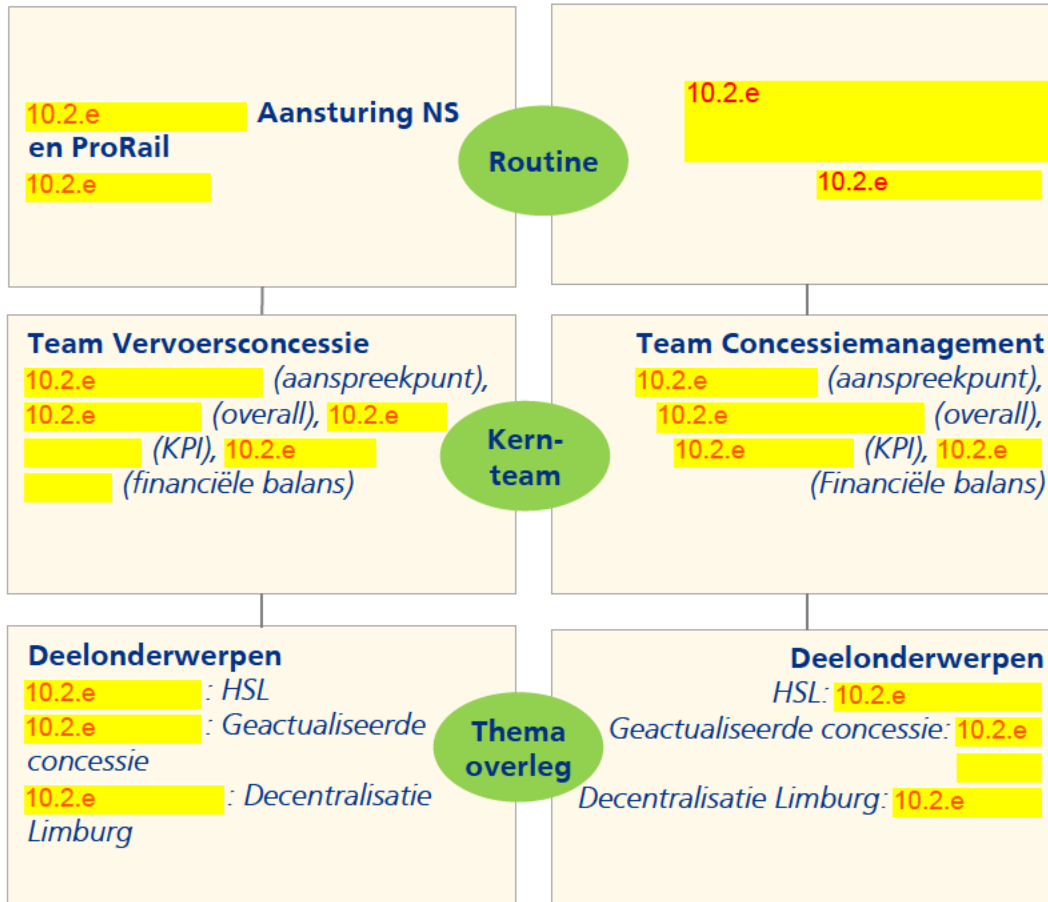


Realisatiefase

Doel	Producten	Randvoorwaarden en uitgangspunten

BRW

Afstemming en Coördinatie



Routine IenW en NS

- Doel: bespreking MTR.
- Voor besluitvorming waar toepasselijk en escalatie
- Frequentie: maandelijks
- Voorbereid door 10.2.e en 10.2.e

NB Overlegfrequentie t.b.v. onderhandelingen wordt nog bepaald.

Kernteam IenW en NS

- Doel: operationele afstemming over thema's in samenhang, voortgang, issues etc.; voorbereiding besluitvorming en escalatie
- Frequentie kernteam: maandelijks

Thema overleg

- Doel: afstemming IenW en NS over thema's binnen de concessie
- Frequentie: in onderling overleg
- Uitgangspunten:
  - afstemming wordt geborgd binnen de organisatie tussen thema-eigenaar en coördinator
  - Besluitvorming over MTR gerelateerde zaken via kernteam in Routine

Ten behoeve van de routine IenW/NS 19 december 2018

Vraag:
Wat is de scope van de opdracht over de evaluatie van de concessie en hoe past de motie Amhaouch (34 914, nr. 15) daarin?

Toelichting:

Over de scope
De scope van de opdracht is aangegeven in de eerder verstuurde 'Voorlopige lijst met onderwerpen voor in de MTR'. Deze lijst is hieronder nogmaals opgenomen. De scope wordt bepaald door de eerste 8 onderwerpen en staan letterlijk in de concessie. Met uitzondering van onderwerpen 5 en 6 die voortkomen uit de parlementaire enquete FYRA en een ambtelijke toezegging. Onderwerp 7 staat apart. Dit onderwerp gaat over 'Besluit over nieuwe rekenregels voor HSL-heffing' waarvoor al een traject is gestart. Onderwerp 8 gaat over de motie Amhaouch.

Over de motie
De considerans van de motie Amhaouch luidt:

'…verzoekt de regering om, in samenspraak met de medeoverheden en kennisinstellingen verschillende opties te onderzoeken waarmee gedurende de looptijd van een concessie gestuurd kan worden op het continu verbeteren van de kwaliteit van de prestaties en dat te borgen in de vast te stellen concessies…'

Deze motie past in de opdracht voor de evaluatie van de concessie. In de evaluatie staat de onderzoeksvraag centraal:

"In hoeverre heeft de uitvoering van de concessie door NS geleid tot de voor de LTSA noodzakelijke verbetering, werkt de concessies zoals beoogd en zijn verbeteringen/actualisaties nodig?"

Bij het beantwoorden van deze onderzoeksvraag is het relevant of de concessie de mogelijkheid biedt om ook gedurende de looptijd prestaties te verbeteren, zoals de motie vraagt. Hiermee wordt niet de concessie als zodanig ter discussie gesteld en staat ook de wijze waarop de bestaande concessie is ingericht niet op losse schroeven. Immers de bestaande concessie is juist ingericht met het oog op het continue kunnen verbeteren van de kwaliteit gedurende de looptijd. Er is een vervoerplancyclus opgenomen met mogelijkheden tot jaarlijkse bijsturing, er is experimenteerruimte, er zijn evaluatiebepalingen opgenomen, benchmarks ingebouwd alsmede herijkingsmomenten van de prestatie-indicatoren. Met of zonder motie is het interessant om uit te evaluatie te vernemen of de bestaande concessie inderdaad zo flexibel is/ zo wordt gepercipieerd. Het is dan ook niet uit te sluiten dat er bruikbare of minder bruikbare voorstellen uit de evaluatie zullen komen. Wat met eventuele bruikbare voorstellen te doen zal onderwerp van gesprek zijn tussen IenW en NS. De motie pleit er in ieder geval niet voor om eventuele bruikbare voorstellen in lopende concessies op te nemen: de motie spreekt over nog vast te stellen concessies.

Voorlopige lijst met onderwerpen voor in de MTR (onderstreept uit concessie):

1. De realisatie van voor de prestatie-indicatoren opgenomen streefwaarden 2019;
2. De realisatie van de programma's, de mijlpalen dan wel (tussen)resultaten, zoals deze via de jaarlijkse vervoerplancyclus zijn afgesproken en de additionele programma's die via de jaarplancyclus zijn benoemd;
3. De realisatie van de ingroei van de HSL-Zuid diensten;
4. De werking van het sanctioneringsregime;
5. Evaluatie Integraal Proefbedrijf (IPB) – conclusie Fyra enquête;
6. Meenemen samenwerkingsbereidheid NS n.a.v. dienstverlening Dordrecht – Breda;
7. Besluit over nieuwe rekenregels voor HSL heffing (apart);
8. Motie Amhaouch over opties om concessiesturing te verbeteren;
9. De gevolgen van de decentralisatie van de stoptreindiensten in Limburg en de effecten van samenloop voor de reizigers;
10. Vaststellen nieuwe bodem- en streefwaarden;
11. Evaluatie ten aanzien van de hoogte van de concessievergoedingen, wijziging van uitgangspunten en gevolgen van externe ontwikkelingen;
12. Aanpassing concessie op punt van tariefdifferentiatie ten behoeve van aanpak hyperspits;
13. Verwerking aangepaste wet- en regelgeving (Spoorwegwet, 4^e spoorwegpakket, Besluit capaciteitsverdeling);
14. Inbouw en implementatie ERTMS 2018-2024;
15. Bepalingen sociale veiligheid;
16. Ruimte bieden voor toekomstige betaalwijzen;
17. Art. 29: financiering fietsparkeerplaatsen en exploitatie van de stallingen;
18. Art. 32: toegankelijkheid;
19. Art. 46: grensoverschrijdend vervoer (o.a. smart maken, ticketing, aansluiting buitenlandse concessies – Heerlen/Aken en Eindhoven/Dusseldorf);
20. Art. 39: cybersecurity een plaats geven;
21. Schrappen van Schiphol als stop voor Eurostar;
22. Nog te ontwikkelen sectorbrede onafhankelijke monitor waarin prestaties van concessies onderling vergeleken kunnen worden. Met ACM wordt het gesprek gevoerd op welke wijze deze monitor goed vormgegeven kan worden;
23. Bekijken verschillende opties voor eigendom en exploitatie stations (Regeerakkoord/apart);
24. Internationale benchmark NS (apart).

Te onderscheiden activiteiten waarmee alle bovenstaande onderwerpen worden afgedekt:

1. Evaluatie concessie (1 t/m8);
2. Evaluatie financiële balans (11);
3. Decentralisatie Limburg (9);
4. KPI's (10);
5. Actualisatie concessie (12 t/m 22).

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Bespreekpunten overleg IenW-NS over stations d.d. 9 januari 2019
Datum: woensdag 9 januari 2019 13:36:27
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e,
N.a.v. het (verhelderende) gesprek vanmorgen hieronder per agendapunt de acties op een rij die we gezamenlijk afgesproken hebben:
Ad 2) svz onderzoek stations ordening:

- IenW stuurt zowel naar NS als ProRail de voorgenomen uitbreiding van de scope van onderzoek (‘alles naar NS’ en bij iedere optie externe bureau laten onderzoeken ‘wat mogelijke rol van pensioenfondsen zou kunnen zijn’) toe en beide organisaties kunnen hierop klankborden richting IenW. De scope wordt uitgebreid naar aanleiding van toezegging van Staatssecretaris van IenW aan Tweede Kamer tijdens het AO Spoorordening van 6 december jl.
- Het op basis hiervan aangevulde definitieve plan van aanpak / offerte van externe bureau wordt door IenW gedeeld met leden van de klankbordgroep van NS en ProRail.
- IenW stuurt de leden van de klankbordgroep de door het externe bureau (nog op te stellen) longlist van onafhankelijke experten / autoriteiten die geraadpleegd gaan worden tijdens het onderzoek. De leden van de klankbordgroep kunnen klankborden over deze longlist.
- Op basis van de voorlopige planning van het externe bureau lijkt het logisch om dat IenW begin april (halverwege onderzoek) en begin juni (concept eindrapportage) de leden van de klankbordgroep op directeursniveau bijeen roept.

Ad 3) concept brief met belangrijkste aandachtspunten stations onderzoek en geheimhoudingsovereenkomst (Non Disclosure Agreement / NDA):

- NS biedt richting IenW én aan ProRail inzage in concept met zienswijze op plan van aanpak stations ordening en zienswijze op samenhang met instellingswet ZBO ProRail.
- IenW zal richting NS klankborden op deze concept brief voordat NS een definitieve brief aan IenW zal sturen.
- Als bijlage bij deze concept brief zit o.a. een concept Geheimhoudingsovereenkomst m.b.t. delen van bepaalde vertrouwelijke informatie door NS zoals ook gebruikt richting onderzoekers van het Ecorysrapport uit 2014 m.b.t. *Beoordeling van gevolgen van veranderingen in de posities van relevante partijen op stations*

Mocht ik onverhoopt nog afspraken over het hoofd gezien hebben dan hoor ik dat graag.
Met vriendelijke groet,
10.2.e
sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 8 januari 2019 21:47
Aan: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e ; 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Bespreekpunten overleg IenW-NS over stations d.d. 9 januari 2019

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e
Morgenochtend spreken we elkaar over het onderzoek naar de posities van stations. Bijgaand ons voorstel voor de agenda. Stukken lichten we ter tafel toe.

Agenda overleg ministerie van IenW en NS d.d. 9 januari 2019

Aanwezig:

- IenW: 10.2.e , 10.2.e en 10.2.e
- NS: 10.2.e , 10.2.e en 10.2.e .

Bespreekpunten:

1. Kennismaking
2. Doornemen stand van zaken naar onderzoek naar stations: proces, planning en scope van het onderzoek.
3. NDA toelichten over gegevensuitwisseling en concept brief t.a.v. belangrijke aspecten voor het onderzoek.
4. Toelichting huidige situatie: NS ligt kort de verdeling in taken met ProRail toe alsmede enkele financiële gegevens.
5. Vervolgafspraken

Graag tot morgen en voor nu nog een fijne avond, met groet,

10.2.e
10.2.e

T 088-10.2.e

NS | Groep

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres 2515 XP Den Haag

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
OV en Stations

Rijnstraat 8
Den Haag
2515 XP Den Haag

Contactpersonen

10.2.e
IenW
Projectsecretaris

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienm.nl

10.2.e
AT Osborne
10.2.e

M +31 (0)6 10.2.e
10.2.e @atosborne.nl

Datum 14 januari 2019
Betreft Onderzoek effecten van open toegang

Geachte heer/mevrouw,

Door middel van deze brief stel ik u op de hoogte van het onderzoek naar de effecten van open toegang voor binnenlands personenvervoer per spoor (zonder concessie) dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft verleend aan het onderzoekbureau AT Osborne in samenwerking met Panteia.
Dit onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van het vraagstuk rond ordening en sturing op het Nederlandse spoor na 2024, waarover de Staatssecretaris in 2020 een besluit wenst te nemen. Meer in het bijzonder zal het onderzoek een beeld geven van de effecten –kansen en bedreigingen – die samenhangen met het recht op toegang tot het spoor voor het binnenlandse personenvervoer zonder concessie. Meer informatie vindt u in de bijgevoegde onderzoeksuitvraag (bijlage 1).
De onderzoeksbureaus zullen uw organisaties op korte termijn benaderen voor het afnemen van interviews. Uw organisatie wordt vriendelijk verzocht om medewerking te verlenen aan het onderzoek en aan beide contactpersonen in de kantlijn aan te geven wie daarvoor het beste benaderd kan worden door de onderzoeksbureaus.

Om de kwaliteit van het onderzoek te borgen wordt er tevens een klankbordgroep ingericht die uitgenodigd wordt te reflecteren op het onderzoek. Deze klankbordgroep komt minimaal twee keer samen gedurende de looptijd van de opdracht (voorzien tot en met april 2019). De klankbord groep wordt ingericht om u als rechtstreeks belanghebbende bij "open toegang" de gelegenheid te geven te reflecteren op de input voor het onderzoek en het onderzoeksresultaat.

10.2.e de directie Openbaar Vervoer en Spoor van het ministerie van IenW zal 10.2 aan deze klankbordgroep deelnemen. Ik nodig uw organisatie uit om deel te nemen aan deze klankbordgroep en verzoek u ons te informeren wie namens uw organisatie deel zal nemen. U kunt dit laten weten aan 10.2.e 10.2.e zijn adresgegevens vindt u in de kantlijn van deze brief.
Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

10.2.e Openbaar Vervoer en Stations

10.2.e

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
OV en Stations

Datum
14 januari 2019

Uitbreiding opdracht externe onderzoek stations ordening

Inleiding

In een brief aan de TK[1] over de toekomstige (markt)ordening van het spoor heeft de Staatssecretaris aangegeven hoe zij naar stations kijkt:

> *Stations zijn als multimodale knooppunten een belangrijke schakel in de reis van deur-tot-deur. Ook vormen de stations vaak het middelpunt van ruimtelijke economische ontwikkelingen voor de regio. Op stations komen publieke en commerciële belangen samen, waarbij ProRail onder andere het publieke belang van een goede transferfunctie behartigt en NS een gezonde commerciële exploitatie op stations nastreeft. De huidige verdeling tussen NS en ProRail levert toegankelijke, comfortabele en veilige stations op die door de reiziger goed gewaardeerd wordt. De eigendomsverhouding tussen NS en ProRail is echter (juridisch) complex en de exploitatie en het beheer van stations verloopt niet altijd even soepel en efficiënt. Ook roept het feit dat NS zowel vervoerder is als over de stations gaat, vragen op in het kader van gelijk speelveld. In het regeerakkoord is afgesproken om in de tussentijdse evaluatie van de concessie van NS ook verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van stations na 2024 te bekijken.*

En hoe zij - voor wat betreft stations - uitvoering wil geven aan het regeerakkoord:

> *Om uitvoering te geven aan bet regeerakkoord werk ik een aantal opties uit. Daarbij vind ik het van belang de complexiteit terug te brengen en het samenspel op stations efficiënter te laten functioneren. Ik kijk daarbij naar een optie waarbij de rol en taakverdeling tussen de NS en ProRail op stations verhelderd wordt waardoor exploitatie en beheer in de dagelijkse operatie soepeler verloopt tegen lagere (maatschappelijke) kosten. Ook werk ik een optie uit waarin ProRail en NS Stations in een stationsorganisatie de stations integraal aansturen en op meer afstand van de beide moederbedrijven staan. Daarnaast bezie ik de optie waarbij ProRail het gehele beheer krijgt over de stations. De laatste optie is waar PVV mij in het VAO van 6 maart jl. om vroeg. Bij de verschillende opties worden de risico's en financiële effecten in kaart gebracht en vergeleken met de huidige beheer- en eigendomssituatie op stations (de referentiesituatie). Daarbij betrek ik ook de vraag in hoeverre het gelijke speelveld op stations in elke optie wordt geborgd. Bij het onderzoek benut ik eerdere onderzoeken over dit onderwerp. In het najaar van 2018 meld ik u de voortgang op het onderzoek en in de zomer van 2019 verwacht ik u de resultaten te kunnen sturen.*

Aanleiding

De Staatssecretaris van IenW heeft tijdens het AO Spoorordening van 6 december 2018 de Tweede Kamer toegezegd het voorgenomen stations onderzoek te willen verbreden.

De Staatssecretaris:

---

[1] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/05/30/aanpak-ten-behoeve-van-besluit-over-de-markt-ordening-op-het-spoor-in-2020

"… we moeten alle informatie op tafel hebben. Als u zegt: we willen ook nog eens kijken naar de positie van de pensioenfondsen of naar de positie "alles bij de NS" ... Ik zeg over de informatieverzoeken die u heeft: we gaan het uitzoeken en zorgen ervoor dat we in 2020 al die opties op tafel hebben. Wat ik niet zou willen is dat er een vertraging ontstaat in 2020 omdat we dan zeggen: ja, maar deze optie vinden we echt belangrijk, maar die hebben we niet uitgezocht en dus ontstaat er vertraging. Dat kan niet. In 2020 moet alles er liggen, dus als u zegt "die vraag heb ik", dan gaan we dat uitzoeken." [2]

Voorgestelde uitbreiding onderzoeksopdracht

Aan de oorspronkelijke uitvraag voor het externe stations onderzoek wordt hiertoe:

1) een vierde optie toegevoegd waarbij NS het gehele beheer krijgt over de stations, en

2) binnen de vier verschillende opties bezien of en zo ja welke rol pensioenfondsen zouden kunnen spelen en welke voor- en nadelen dit oplevert.

Ad 1) NS Stations optie

Voor de beschrijving van deze optie wordt teruggegrepen op het Ecorys onderzoek '*Beoordeling van de gevolgen van verandering in de posities van relevante partijen op stations*[3]'. Naar analogie van de beschrijving van het 'ProRail model' waarbij ProRail het gehele beheer krijgt over de stations is onderstaande tekst 'gespiegeld' geformuleerd:

> *In de vierde optie neemt NS op stations het eigendom van de zogenaamde railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI[4]) op alle stations over van ProRail. NS Stations is daarmee de enige eigenaar op stations en is verantwoordelijk voor zowel het beheer als de commerciële exploitatie (verhuur vloeroppervlak) van de stations. NS Stations voert deze taken niet zelf uit maar brengt beheer en exploitatie onder bij één of meerdere commerciële partij(en). NS gaat het constructief beheer, onderhoud, renovatie en nieuwbouw verzorgen.*
>
> *In deze optie krijgt NS Stations het volledige eigendom van alle treinstations in handen. Ze wordt daarmee als enige partij verantwoordelijk voor het beheer, de exploitatie en de verder ontwikkeling van stations. Het beheer en de exploitatie van de stations wordt in deze optie niet in eigen beheer gedaan, maar in de vorm van concessies uitbesteed aan private partijen.*

[2] https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2018A02781
[3] https://www.ecorys.nl/sites/default/files/blg-363399.pdf
[4] De railverkeers- en vervoersinfrastructuur op stations: infrastructuur (o.a. perrons, (rol)trappen, liften, reizigerstunnels en –passerelles) die geheel ten dienste staat van de publieke verkeer- en vervoerfunctie.

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl"
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: mogelijkheid tot klankbording op voorgenomen uitbreiding van de opdracht voor het externe bureau van het onderzoek naar stations ordening
Datum: donderdag 17 januari 2019 16:05:14
Bijlagen: Uitbreiding onderzoek stations.docx

Dag 10.2.e en 10.2.e ,
Ik stuur jullie bij deze de voorgenomen uitbreiding van de opdracht voor het externe bureau van het onderzoek naar stations ordening.
Bij deze de mogelijkheid om daar vanuit ProRail en NS over te 'klankborden' terug naar mij / IenW.
Kan wat mij betreft gewoon per mail terug naar mij.
Lukt jullie dit om te doen uiterlijk dinsdag 29 januari ?
Ik zal dan jullie zienswijze bekijken wat we er vanuit IenW als opdrachtgever van het onderzoek wel/niet van mee nemen in de uitbreiding van de opdracht die we het externe bureau gaan vragen.
Het - op basis van deze uitbreiding van de opdracht - aangevulde plan van aanpak van het externe bureau zal ik erna ter informatie met jullie delen.
Mocht je nog vragen en/of opmerkingen hebben dan hoor ik het graag.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

<u>**Concept verslag**</u>

Bestuurlijk overleg OV- en spoortafel 18 januari 2019

10.00-11.30 uur; Provinciehuis Groningen

Aanwezig:

Dhr. H. Brink (gedeputeerde Drenthe), mw. F. Gräper-van Koolwijk (gedeputeerde Groningen, voorzitter), mw. H. Vlieg (wethouder Assen), dhr. G. Rink (wethouder Emmen), dhr. E. Anker (wethouder Zwolle), 10.2.e (Qbuzz), 10.2.e (NS) dhr. S. Rijploeg (Consumentenplatform OV Groningen), dhr. T. Ettema (Rocov Fryslân), Mw. W. Gerbers (Consumentenplatform OV Drenthe), 10.2.e (Ministerie I&W), dhr. F. van Setten (Arriva), dhr. W. Mol (OV-bureau Groningen Drenthe).

10.2.e (Fryslân), 10.2.e (Drenthe), 10.2.e (Provincie Groningen), 10.2.e (Gemeente Groningen), 10.2.e , 10.2.e (Overijssel), 10.2.e (ProRail), 10.2.e (NS), 10.2.e (Ministerie I&W), 10.2.e (Arriva), 10.2.e (APPM, gast) 10.2.e (secretaris).

Afwezig:

Dhr. J.G. Kramer (gedeputeerde Fryslân), dhr. Boerman (gedeputeerde Overijssel), dhr. P. de Rook (wethouder gemeente Groningen), dhr. F. Douwstra (wethouder gemeente Leeuwarden) 10.2.e (RWS), 10.2.e (ProRail).

A1 en A2 OPENING EN MEDEDELINGEN

BRW

STRATEGIEVORMING

B1 OV Toekomstbeeld

BRW

BRW [redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

BRW [redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

B2 Plan van aanpak versnellen treinverbinding Randstad naar Noord-Nederland

BRW [redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

BRW

BESLUITVORMING

C1 Onderzoeksopzet Effecten openbaar aanbesteden

C2 Decentralisatie regionale spoorlijnen

C3 Verslag Bestuurlijke OV- en spoortafel Noord-Nederland 14 september 2018

In verband met de nog beschikbare tijd doet de voorzitter het voorstel om de agendapunten C1, C2 en C3 gecombineerd te behandelen. De vergadering stemt hiermee in.

Dhr. Mol geeft aan (C1) graag betrokken te willen worden bij het onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden omdat het OV-bureau een afwijkend sturingsmodel heeft en hij vanuit zijn vorige functie ook ervaringen heeft.

10.2.e refereert aan een artikel in de Volkskrant dat bericht over positieve operationele prestaties van NS.

Dhr. Rijploeg geeft (bij C2) aan dat de consumentenorganisaties meedoen bij de inspraak en vinden dat single check-in check-out een randvoorwaarde moet zijn.

➔ het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

E.1 RONDVRAAG:

BRW

E.2 SLUITING

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Stations onderzoek
Datum: woensdag 23 januari 2019 11:01:31

Hoi 10.2.e,
Ik probeerde je net even te bellen voor het volgende.
Recent heb je kennisgemaakt met 10.2.e en 10.2.e in het kader van het stationsonderzoek ordening.
Ik werk als 10.2.e in het team van 10.2.e en zal samen met 10.2.e meewerken aan het onderzoek.
Jullie hebben na afloop van het gesprek een concept brief meegenomen die wij voornemens zijn te sturen.
Hebben jullie nog opmerkingen op? Zo niet, dan willen we de brief deze week nog officieel sturen.

Dank!
Groeten, 10.2.e
10.2.e 10.2.e

T +31 6 - 10.2.e

NS | Stakeholder-, reputatie en concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e @nsstations.nl; 10.2.e @10.2.e projecten.nl; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e ; 10.2.e @prorail.nl
Onderwerp: Agenda regulier overleg stations van 30 januari
Datum: maandag 28 januari 2019 17:25:11
Bijlagen: Agenda 20193001.docx

Hallo allen,
Aankomende woensdag is ons regulier overleg van 13:00 tot 14:30 in zaal 12.b.118.
Bijgevoegd vindt u de agenda voor aankomende woensdag. Dhr. 10.2.e van Coöperatie 10.2.e zal het begin van het overleg ook aanwezig zijn om onder andere zijn ervaringen met en visie op stations te delen.

Tot woensdag,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

10.2.e @minienm.nl

+316 10.2.e

Rijnstraat 8|Den Haag

Agenda Regulier overleg stations

Woensdag 30 januari; 13:00-14:30

Rijnstraat 8, Den Haag; zaal 12.b.118

Aanwezig: 10.2.e (NS Stations), 10.2.e (ProRail), 10.2.e 10.2.e (ProRail), 10.2.e (CSD), 10.2.e (IenW), 10.2.e (IenW).

1. Opening/voorstelronde	13:00-13:10
2. 10.2.e over o.a. ervaringen met Coöperatie 10.2.e	13:10-13:40
3. Terugkoppeling voorstel onderzoek stations	13:40-14:15
4. Wvttk	14:15-14:25
5. Afronding	14:25-14:30

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: kennismaken en ordeningsonderzoeken
Datum: donderdag 7 februari 2019 15:23:00

Hoi 10.2.e ,

Leuk om op deze manier hernieuwd kennis te maken! Je kent dan waarschijnlijk uit die tijd ook 10.2.e nog, die 10.2.e Marktordening is bij de 10.2.e ?

Goed idee om eens koffie te drinken. Laat jij een afspraak maken?

Het lijkt me ook erg leuk om een keer een werkbezoek te doen. Ik neem dan graag 1-2 collega's mee voor wie dit ook relatief nieuw is. We kunnen ook bij de koffie bespreken wat het meest leerzaam zou zijn en wat voor jullie werkbaar is? Ik vraag mijn collega 10.2.e alvast om naar de agenda's te kijken.

De onderzoeken die je noemt vallen inderdaad (grotendeels) onder mijn afdeling (m.u.v. omvorming Prorail). Ik cc 10.2.e (10.2.e) zodat hij komende week kan reageren op jouw vragen (10.2.e is met vakantie). Suggesties voor de onderzoeksopdracht effecten aanbesteding zijn nog steeds welkom. Hoewel de kaders van dat onderzoek na de bespreking met de TK in december wel vast staan, zijn we nog bezig met de uitwerking daarvan tot een onderzoeksopdracht.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @NS.NL>
Verzonden: donderdag 7 februari 2019 11:08
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: kennismaken en ordeningsonderzoeken

Beste 10.2.e

Recent heb je kennisgemaakt met mijn 10.2.e Ik ben in zijn MT werkzaam als 10.2.e 10.2.e
Vanuit die rol 10.2.e Waaronder de vele onderzoeken die op dit moment uitgevoerd worden en gaan worden.
Ik zou het leuk vinden om binnenkort kennis te maken en ons beelden over de vele trajecten naast elkaar te leggen.
Ik geloof dat wij elkaar nog kennen uit een ver verleden toen ik bij 10.2.e werkzaam was op de afdeling 10.2.e en jij bij het 10.2.e.

Heb jij binnenkort tijd voor koffie?

Daarnaast organiseren wij graag een NS werkbezoek voor je zodat je kennis kunt maken met de wondere wereld van NS. Mocht je dat op prijs stellen, wat zijn data opties die bij jou uitkomen?

En ten slotte nog een inhoudelijke vraag. Volgens mij komt er binnenkort een kamerbrief met een update over de vele onderzoeken die lopen. Vanuit de brief van 30 mei 2018 van de Staatssecretaris.
Vallen al deze onderzoeken onder jouw verantwoordelijkheid? Ik som ze even op:

- Vervolg op de Quick scan decentralisatie van 4 lijnen: zijn jullie hier intern mee bezig. De collega 10.2.e met wie wij contact hadden is naar een andere plek gegaan.
- Positie stations -zomer2019 –onderzoek opgestart en Royal Haskoning/DHV

geselecteerd. Wij hebben contact met 10.2.e hierover.
- Betekenis en gevolgen van open access- onderzoek opgestart en AT Osborne geselecteerd. Wij hebben contact met 10.2.e hierover.
- Gelijk speelveld op de spoormarkt -door ACM is vragenlijst verstuurd en beantwoord. Weet jij de timing van openbaar worden hiervan?
- Onderzoek positie HSL: hierover hebben wij nog geen contact inhoudelijk.
- Onderzoek HRN onderhands gunnen of aanbesteden: hierover hebben wij nog geen contact inhoudelijk.

Onderzoek effecten van aanbesteden Limburg, uitgebreid naar effecten van aanbesteden breed. Wij hebben hiervoor de onderzoeksopzet gelezen tijdens de OV en spoortafels. Het is daar echter beperkt aan de orde geweest. Wij hebben nog een aantal suggesties voor de onderzoeksopdracht. Heeft het zin om deze aan jullie te sturen of loopt dit onderzoek inmiddels?

En parallel natuurlijk de ZBO-vorming ProRail maar die contacten lopen.

Zou fijn zijn om de structuur aan jullie kant goed te snappen, het zijn allemaal belangrijke trajecten voor ons en jullie.

Hartelijke groeten en hopelijk tot binnenkort,

10.2.e

10.2.e

T +31 6 - 10.2.e

NS | Stakeholder-, reputatie en concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e - DGMo; 10.2.e 10.2.e ; 10.2.e
10.2.e
Onderwerp: Brief inzake ordening in het stationsdomein
Datum: dinsdag 12 februari 2019 15:03:45
Bijlagen: image002.png
Brief IenW inzake ordening stationsdomein.pdf
bijlage bij brief inzake ordening stationsdomein.pdf

Geachte heer 10.2.e
Hierbij treft u de brief incl. bijlage aan inzake de ordening in het stationsdomein.
Met vriendelijke groet,
10.2.e

10.2.e

T 088 - 10.2.e
Afwezig op woensdag en donderdag

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

BIJJLAGE TOELICHTING SAMENHANG INSTELLINGSWET ZBO PRORAIL

In lijn met de reactie van NS op de internetconsultatie van de instellingswet (november 2018)

1. Het beleggen van de verantwoordelijkheid van de HSWI bij de nieuw te vormen ZBO sluit op voorhand twee ordeningsmodellen uit

In het Plan van Aanpak stations ordening wordt naar drie te onderzoeken opties verwezen.[1] Er is tijdens het Algemeen Overleg Spoorordening d.d. 6 december 2018 door de staatssecretaris toegezegd hier nog een vierde optie aan toe te voegen, waardoor nu de volgende opties zullen worden onderzocht:

- een optie waarbij de rol en taakverdeling tussen de NS en ProRail op stations verhelderd wordt waardoor exploitatie en beheer in de dagelijkse operatie soepeler verloopt tegen lagere (maatschappelijke) kosten;
- een optie waarin ProRail en NS in een stationsorganisatie de stations integraal aansturen en op meer afstand van de beide moederbedrijven staan;
- een optie waarbij ProRail het gehele beheer krijgt over de stations;
- een optie waarbij NS het gehele beheer krijgt over de stations.

In het wetsvoorstel omtrent de ZBO-vorming van ProRail is opgenomen dat het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) exclusief bij ProRail ZBO wordt belegd (nieuwe artikel 8 lid 1 onder a). Exclusief omdat de optie om een tweede (of derde) beheerconcessie uit te geven is komen te vervallen (huidige artikel 16 Spw). De Staatssecretaris refereert daarbij aan *de specifieke deskundigheid en ervaring die nodig zijn voor het beheer van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur en het strategische belang dat met deze infrastructuur is gemoeid [...].*[2]

Door het beheer van de HSWI op stations exclusief bij de nieuw te vormen ZBO te beleggen, zijn twee van de vier te onderzoeken opties niet meer mogelijk. In de tweede en vierde genoemde optie van het ordeningsonderzoek is immers beoogd het beheer van de stations (waaronder de perrons, die onderdeel van de HSWI zijn) geheel bij een onafhankelijke stationsorganisatie danwel NS te leggen.

2. Uitbreiding van de bevoegdheden van ProRail ten aanzien van de transfer in de gemengde infra is een wijziging van de huidige afspraken en heeft operationele consequenties

Naast de voor vervoerders bestemde spoorweginfrastuctuur waar ProRail thans beheerder van is, behoren volgens het wetsvoorstel ook de voor reizigers bestemde transfervoorzieningen op stations tot de HSWI.[3] In de MvT worden deze uitgelegd als: *de voor reizigers bestemde perrons, tunnels, trappen, liften, hellingbanen, loopbruggen en looproutes op stations vanaf de openbare weg tot de spoorweginfrastructuur […]*. Hiermee wordt afgeweken van de huidige rolverdeling op stations. Namelijk, de uitleg van de omvang van HSWI lijkt nu ook de loopstromen in de gemengde infra op stations te omvatten. Bovendien wordt gesproken over het aanpassen van verantwoordelijkheden ten aanzien van transfer.

[1] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/05/30/aanpak-ten-behoeve-van-besluit-over-de-markt-ordening-op-het-spoor-in-2020
[2] Wetsvoorstel Publiekrechtelijke Omvorming ProRail, Memorie van Toelichting, pagina 14
[3] Wetsvoorstel Publiekrechtelijke Omvorming ProRail, Memorie van Toelichting, pagina 25



Op basis van het Afsprakenstelsel 1995 tussen het Rijk en NS, is het dagelijks beheer van alle stations in Nederland belegd bij NS. Op basis van artikel 26 Spw is de verantwoordelijkheid voor de transfer primair belegd bij de rechthebbende van een station, i.e. NS Stations voor wat betreft de gemengde infrastructuur. De rol van NS omvat in de huidige situatie ook het borgen van de transfer in de gemengde infrastructuur. ProRail heeft daarbij een monitorende rol en de minister kan handhaven.

Uitbreiding van de bevoegdheden van ProRail door haar beheertaak op de spoorinfrastructuur door te trekken tot op de eigendommen van NS Stations en eventueel uit te breiden met een handhavende rol van ProRail[4] is niet in lijn met de huidige afspraken. Eventuele wijzigingen op dit gebied hebben invloed op de huidige rolverdeling op stations. NS heeft specifieke deskundigheid en ervaring die nodig zijn voor de integrale besturing van de dagelijkse operatie op de stations richting de reizigers. ProRail heeft de deskundigheid ten aanzien het beheer van de (hoofd)spoorweginfrastructuur richting vervoerders. Hiermee wordt mede vooruitgelopen op de uitkomsten van het onderzoek naar de positie van stations.

Hetzelfde geldt voor het uitbreiden van de bevoegdheden van ProRail ten aanzien van haar aanwijzingsbevoegdheid in de transfervoorzieningen. Thans hebben de vervoerders een instructiebevoegdheid ten aanzien van haar reizigers (ex artikel 73 van de Wet Personenvervoer 2000[5]). Eventuele wetswijzigingen die ProRail dergelijke bevoegdheden verleent richting de reizigers op stations, is vooruitlopend op het ordeningsonderzoek en heeft bovendien operationele consequenties, bijvoorbeeld bij tegenstrijdige aanwijzingen.

[4] In het huidige systeem heeft ProRail een monitorende rol. Op pagina 25 van de Memorie van Toelichting op het wetsvoorstel wordt opgemerkt dat *om ProRail in staat te stellen de publieke taak met betrekking tot de transferfunctie op perrons en stations te borgen wordt onderzocht of de infrastructuurbeheerder hiervoor de juiste bevoegdheden heeft of dat hiervoor een andere verantwoordelijkheidsverdeling wenselijk is tussen de minister en ProRail.*

[5] Een ieder is verplicht de aanwijzingen betreffende de orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang op te volgen die door of vanwege de vervoerder duidelijk kenbaar zijn gemaakt.



NS

Stakeholder- en Concessiemanagement

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. de heer [redacted]
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 12 februari 2019
Ons kenmerk NS[redacted]1202
Onderwerp Ordening in het stationsdomein

Telefoon [redacted]
E-mail [redacted]@ns.nl

Geachte heer [redacted] Beste [redacted]

Recent is het plan van aanpak voor het onderzoek naar de ordening op de stations in Nederland door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: ministerie van IenW) opgesteld. In dit onderzoek staat de vraag centraal of een andere ordening voordelen oplevert voor de borging van publieke belangen op stations. Door het Ministerie van IenW is een onderzoeksbureau geselecteerd om uitvoering te geven aan het plan van aanpak.

Gelijktijdig met het onderzoek naar de ordening van stations, is het wetsvoorstel met betrekking tot de ZBO-vorming van ProRail ontwikkeld en in het najaar van 2018 geconsulteerd. In de Memorie van Toelichting bij dit wetsvoorstel wordt gerefereerd aan het onderzoek naar de ordening van stations. Hierover merkt de Staatssecretaris op dat zij het van belang vindt *de complexiteit terug te brengen en het samenspel op stations efficiënter te laten functioneren. In dit wetsvoorstel wordt daarop niet vooruitgelopen.*[1]

In deze brief wil ik u aangeven welke aspecten naar ons inzicht van belang zijn voor het onderzoek naar de ordening in het stationsdomein. Verder vraag ik uw aandacht voor de samenhang met de ZBO-vorming van ProRail en de visie van NS op de stationsontwikkeling in Nederland.

Belang van de reiziger voorop
Stations vormen een cruciaal onderdeel van de deur-tot-deurreis van de reiziger. Stations vormen een wezenlijk onderdeel van de 'reis van de klant' en de klantbeoordeling daarover door de reizigers.

[1] Wetsvoorstel Publiekrechtelijke Omvorming ProRail, Memorie van Toelichting, pagina 25



De opdracht om te kijken naar de ordening op stations in Nederland moeten we naar ons inzicht zien in het licht van hoe de product- en dienstverlening voor de reiziger continu kan worden verbeterd. Vanuit dat uitgangspunt achten wij in ieder geval de volgende aspecten en onderzoeksvelden relevant voor het onderzoek dat in uw opdracht wordt uitgevoerd:

- Het belang van het station in de reis van de klant.
- Klantwaardering over de stations in Nederland en (ontwikkeling in het) gebruik van stations door reizigers.
- Resultaten van investeringen in stations voor een beter product voor de reiziger.
- Voor- en nadelen van systeemwijzigingen voor betrokken actoren (ProRail, Staat, NS).
- Financiële impact en consequenties van mogelijke wijzigingen in de ordening van stations voor de betrokken actoren (ProRail, Staat, NS).
- Samenhang met de keuze voor het hoofdrailnet in Nederland.
- In welke mate de doelen uit de Lange Termijn Spooragenda zijn / worden gerealiseerd i.r.t. stations.
- Borging gelijk speelveld voor alle vervoerders.
- Meenemen van (recente) onderzoeksuitkomsten uit het verleden in opdracht van het ministerie van IenW uitgevoerd (b.v. Ecorys onderzoek uit 2014).

Ik verzoek u deze aspecten expliciet mee te nemen in uw onderzoeksopdracht aan het geselecteerde bureau.

Samenhang met instellingswet ZBO ProRail
Gelet op het voorgaande en de gesprekken tussen het Ministerie van IenW en NS is het de intentie van de Staatssecretaris om in het wetsvoorstel ZBO ProRail niet vooruit te lopen op het ordeningsonderzoek en om de huidige rolverdeling tussen ProRail en NS één op één over te laten gaan in het wetsvoorstel. Dit lijkt echter niet het geval. Het wetsvoorstel neemt de huidige situatie niet één-op één over. De ZBO-vorming van ProRail heeft daardoor wel degelijk consequenties voor de aankomende ordeningsdiscussie. Hetzelfde geldt voor eventuele wijzigingen in de Wet Personenvervoer ten aanzien van aanwijzingsbevoegdheden in de transfervoorzieningen. Zie in de bijlage de belangrijkste punten ter toelichting (b.v. over de HSWI). Met deze brief verzoeken we u om deze punten te verifiëren en met NS in gesprek te gaan om waar nodig in te regelen dat geen onomkeerbare besluiten genomen worden die vooruitlopen op de aankomende ordeningsdiscussie en de uitkomsten van het onderzoek.

Medewerking NS aan stations onderzoek
Wij leveren graag een goede bijdrage aan de totstandkoming van het onderzoek en bieden bijvoorbeeld graag een deepdive aan voor uw ministerie en de onderzoekers. Daar waar nodig maken we afspraken met u over bedrijfsvertrouwelijkheid.

Gesprek over stationsvisie NS
Wij gaan verder ook graag met u in gesprek over de visie van NS ten aanzien van stations. Parallel aan uw onderzoek denkt NS ook zelf na over de toekomst van de stations en hoe een efficiënte samenwerking met relevante actoren en het product voor de reiziger verder



kan worden verbeterd. Stations zijn onlosmakelijk verbonden met de reis van de klant en derhalve een belangrijke schakel in de strategie van NS. Wij lichten u graag onze ideeën over de toekomst van stations, rol van de klant en het belang van een goede gebiedsontwikkeling toe.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan ben ik uiteraard graag bereid deze te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

[redacted]

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @ns.nl
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Brief NS inzake onderzoeksopzet effecten van aanbestedingen in het OV
Datum: woensdag 27 februari 2019 12:00:00
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e

Veel dank voor de reactie van de NS op de onderzoeksopzet. Wij zullen de reactie bestuderen en betrekken bij de verdere uitwerking van de onderzoeksopzet. Mochten er vanuit het team nog inhoudelijke vragen zijn dan nemen we met jou of een van jouw medewerkers contact op.

We komen overigens binnenkort bij jullie terug op de wijze waarop we de verschillende stakeholders willen betrekken bij de verschillende onderzoeken die dit jaar worden uitgevoerd.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Datum: dinsdag 19 feb. 2019 10:54 AM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Brief NS inzake onderzoeksopzet effecten van aanbestedingen in het OV

Geachte heer 10.2.e,
Hierbij stuur ik u, 10.2.e de brief inzake de onderzoeksopzet naar de effecten van het openbaar aanbesteden in OV.
Met vriendelijke groet,

10.2.e

T 088 - 10.2.e
Afwezig op woensdag en donderdag

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

NS

10.2.e

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De directeur Openbaar vervoer en Spoor
De heer 10.2.e
20901 Rijnstraat 8
2500 EX Den Haag

Datum 19 februari 2019
Ons kenmerk C&O/00003
Onderwerp Onderzoeksopzet effecten van aanbestedingen in het OV

Telefoon 06-10.2.e
E-mail 10.2.e @ns.nl

Geachte heer 10.2.e, Beste 10.2.e,

Op 20 november 2018 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) de Tweede Kamer geïnformeerd over de onderzoeksopzet naar de effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer. Vanwege het belang van betrokkenheid van decentrale overheden, vervoerders en consumentenorganisaties, is deze onderzoeksopzet en aanpak ook geagendeerd voor de landsdelige OV- en Spoortafels van januari 2019. Aangezien dit punt bij de landsdelige OV- en Spoortafels van januari 2019 niet of slechts beperkt is besproken, zetten wij graag onze reactie en inbreng op een rij. In lijn met uw onderzoeksopzet onderschrijven wij graag het belang om vanuit het reizigersperspectief naar dit vraagstuk te kijken.

1) **Kwantitatief onderzoek nodig voor bouwsteen van ordening en sturing op het op spoor**

De concept-onderzoeksopzet is overwegend kwalitatief van aard. Gezien het belang van dit onderzoek als één van de bouwstenen bij de besluitvorming over ordening en sturing op het spoor na 2024, is wat NS betreft ook kwantitatief onderzoek nodig om een objectief beeld te krijgen van de effecten van aanbestedingen op het spoor.

De volgende onderdelen zijn hierbij in ieder geval belangrijk om toe te voegen:

- Inzicht in de kostenontwikkeling voor zowel reizigers als de belastingbetaler van reeds aanbestede, decentrale lijnen;
- Inzicht in de ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers per decentrale lijn (ook rekening houdend met substitutie van bijvoorbeeld busdiensten door treinen) en in relatie tot de groei op het hoofdrailnet;
- Inzicht in vraag en aanbod, zowel voor wat betreft treinkilometers als de zitplaatscapaciteit onderverdeeld naar spits en dal;



- Inzicht in eenmalige en structurele kwaliteitsverbetering. Voorbeeld: de aanschaf van nieuw materieel kan een rechtstreeks gevolg zijn van gestelde eisen in een programma van eisen of het resultaat van meer concurrentie.

2) Onderzoek decentralisatie van treinvervoer apart van decentralisatie van andere OV-soorten

In de concept-onderzoeksopzet wordt de *verwachting* uitgesproken dat effecten van aanbestedingen niet sterk verschillen tussen trein, bus, metro en tram. Dat is echter niet het geval: de decentralisaties en openbare aanbestedingen van treinen en andere OV-soorten zijn wezenlijk anders. Denk bijvoorbeeld aan verschillen in levertijd en levensduur van materieel, langere en complexere opleiding van personeel en verschillen in het gebruik van OV-chipkaarten (inchecken op perron of in het voertuig zelf). Bij spoorconcessies speelt daarnaast de schaarste van infrastructuur op knooppunten.

Aangezien dit onderzoek voor het deel 'treinvervoer' zal worden betrokken bij de besluitvorming in 2020 over ordening en sturing op het spoor, pleit NS voor een apart onderdeel 'treinvervoer' in dit onderzoek. Dit om de randvoorwaarden, risico's en voor- en nadelen van aanbestedingen van treinverbindingen, separaat van andere OV-soorten, helder inzichtelijk te maken.

3) Maak een goede vergelijking van succesfactoren op regionale lijnen en hoofdrailnet

Het succes van aanbesteden van een treindienst is sterk afhankelijk van verschillende factoren: denk aan samenhang in de dienstregeling en vervoersstromen, fysieke/ geografische ligging, veiligheid, capaciteit op het spoor (zoals aandeel goederenvervoer en internationaal treinverkeer), aanwezige opstelcapaciteit en bestaande knelpunten in de infrastructuur. Deze factoren verschillen wezenlijk tussen regionale lijnen en het hoofdrailnet en bepalen in hoge mate het 'succes' van een aanbesteding. Het brengt nieuwe inzichten om deze factoren inzichtelijk te maken binnen dit onderzoek.

Het is daarom goed om in de onderzoeksopzet een 'vertaling' van succesfactoren van regionale lijnen naar het hoofdrailnet op te nemen die rekening houdt met de verschillen tussen regionale lijnen en het hoofdrailnet. Bij deze verschillen valt te denken aan vervoerkundige, logistieke en commerciële verschillen, interactie met andere concessies, internationaal vervoer en goederenvervoer, ontwikkelingen in het vervoersaanbod, etc. Ook is aandacht nodig voor het grote verschil in schaal tussen het hoofdrailnet en regionale concessies.



Tot slot
Graag verzoeken wij u de bovengenoemde suggesties en aanscherpingen mee te nemen in de opdrachtformulering en concept-onderzoeksopzet.

Wij hopen op een spoedige start van het onderzoek, zodat de resultaten betrokken worden bij het besluit in 2020 over de ordening en sturing op het spoor na 2024. Vanzelfsprekend levert NS, binnen de kaders van privacy, mededinging en bedrijfsvertrouwelijkheid, graag een bijdrage aan het onderzoek, bijvoorbeeld door aanlevering van benodigde gegevens of het organiseren van een deep dive.

Vanzelfsprekend zijn wij te allen tijde beschikbaar voor vragen of nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

[redacted]

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e
Onderwerp: FW: Brief NS inzake onderzoeksopzet effecten van aanbestedingen in het OV
Datum: dinsdag 19 februari 2019 10:58:54
Bijlagen: image002.png
Brief IenW inzake onderzoeksopzet effecten aanbestedingen in OV.pdf

---

Hi 10.2.e

Hierbij de brief over de onderzoeksopzet effecten van aanbestedingen in het OV, die 10.2.e donderdag aankondigde.

Bij vragen weet je 10.2.e of mij te vinden!

Hartelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 19 februari 2019 10:57
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: FW: Brief NS inzake onderzoeksopzet effecten van aanbestedingen in het OV

Ha collega,

Hierbij ter info voor jullie de brief zoals deze zojuist is verstuurd.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e / 10.2.e

T 088 - 10.2.e
Afwezig op woensdag en donderdag

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube



Van: 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Verzonden: dinsdag 19 februari 2019 10:54
Aan: 10.2.e @minienm.nl' 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: Brief NS inzake onderzoeksopzet effecten van aanbestedingen in het OV

Geachte heer 10.2.e

Hierbij stuur ik u, 10.2.e 10.2.e de brief inzake de onderzoeksopzet naar de effecten van het openbaar aanbesteden in het OV.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e /10.2.e

T 088 - 10.2.e
Afwezig op woensdag en donderdag

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Rijksinfrastructuur

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum
20 februari 2019

Classificatie

Bijlage(n)
1

minuut

Informatieprofiel Zwolle-Leeuwaren/Groningen en Apeldoorn-Enschede

Getypt door / paraaf 10.2.e	**Vervolg op**
Vergeleken door / paraaf	**Rappeldatum** 20 februari 2019
Verzonden door / paraaf	**Verzenddatum** 20 februari 2019
Ondertekening door / paraaf 10.2.e	**Verzendwijze**
Medewerking van / paraaf 10.2.e 10.2.e	**Na verzending retour aan**
Afschrift aan	**Adres**

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres

NS Hoofdkantoor
T.a.v.10.2.e
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Rijksinfrastructuur

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienw.nl

Bijlage(n)
1

Datum
Betreft Informatieprofiel Zwolle-Leeuwaren/Groningen en Apeldoorn-Enschede

Geachte heer 10.2.e,

Naar aanleiding van de opgave uit het regeerakkoord om meer sprinterdiensten op het hoofdrailnet toe te voegen aan regionale OV-concessies is de quickscan *mogelijke decentralisatie van vier sprinterdiensten* uitgevoerd. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft in haar reactie[1] op de quickscan aangekondigd dat zij samen met de betrokken provincies verder gaat verkennen of voor de sprinterdiensten Zwolle-Leeuwarden/Groningen en Apeldoorn-Enschede tot onderhandelingen over een decentralisatieakkoord kan worden overgegaan. IenW en de betrokken provincies zijn naar aanleiding van dit besluit gesprekken gestart over de voorwaarden waaronder decentralisatie kan plaatsvinden.

Voordat definitief kan worden besloten of tot decentralisatie van één of meerdere sprinterdiensten wordt overgegaan is nadere informatie van NS nodig. In 2003 zijn afspraken gemaakt tussen decentrale overheden, NS en het ministerie over de gegevens die NS beschikbaar moet stellen bij decentralisatie van diensten uit de toenmalige contractsector ten behoeve van aanbesteding door een decentrale overheid.[2] Het overeengekomen informatieprofiel is sinds 2003 gehanteerd en is ook gebruikt bij de decentralisatie van de sprinterdiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen. Ik wil u verzoeken de gegevens, zoals opgenomen in bijgevoegd informatieprofiel, aan te leveren. Ik wil u verzoeken de gegevens uit het profiel, conform eerder gehanteerde termijn, binnen twee maanden aan mij te doen toekomen. Deze gegevens zullen vervolgens worden gedeeld met de betrokken provincies.

---

[1] Kamerstukken II, 2018/2019, 29 984, nr. 797.
[2] Kamerstukken II, 2013/2014, 29 984, nr. 463.

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Rijksinfrastructuur

Datum
20 februari 2019

Daarnaast zal u binnenkort worden verzocht inzicht te geven in de kosten en opbrengsten van de drie sprinterdiensten. Ik ga een nog te benaderen extern bureau vragen om IenW hierin bij te staan.

Met vriendelijke groet,

10.2.e OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

10.2.e

Beste 10.2.e

Op dinsdag 26 februari tussen 15.30 en 16.30 is er een (informeel) overleg gepland tussen jou en 10.2.e . Ook 10.2.e (NS) en 10.2.e (BRW) zullen hierbij aanwezig zijn. Dit gesprek komt in de plaats van het gecancelde kwartaaloverleg tussen NS en IenW. De afwezigheid van 10.2.e is als reden hiervoor aangedragen en ligt gevoelig.

10.2.e heeft aangegeven graag de volgende zaken te willen bespreken:

- De voortgang van de MTR;
- Grondtransacties;
- De brieven betreffende marktordening die NS naar IenW heeft gestuurd (zie iBabs);
- Portfoliorationalisatie.

Je hebt aangegeven geen gespreksnotitie nodig te hebben. Ten aanzien van Marktordening Spoor en Portfoliosimplificatie heb ik hieronder wel enige annotaties bijgevoegd.

Annotatie marktordening spoor

Toelichting NS:

NS wil graag de twee brieven bespreken die zij heeft gestuurd over de opzet van het onderzoek naar de ordening op stations en naar de effecten van openbaar aanbesteden in het OV.

Je kunt aangeven dat:

- We voor marktordening stakeholdermanagement optuigen; concreet betekent dit waarschijnlijk onder andere een overleg op hoog niveau met alle spoorvervoerders.
- We het onderwerp marktordening niet tijdens reguliere concessie overleggen, en zo min mogelijk in concessieverband willen bespreken. Procesmatig willen we NS niet anders behandelen dan andere vervoerders als het gaat om ordening. Uitzonderingen zijn de situaties waarin we ook bilaterale overleggen met andere vervoerders voeren of als een ordeningsonderwerp raakt aan de concessie.

Ordening stationsdomein (proces)

- Specifiek voor het onderzoek t.a.v. stationsordening is er vanuit IenW een gezamenlijk klankbordoverleg op directeurenniveau tussen IenW, NS Stations én ProRail. NS is dus niet uitgenodigd als vervoerder maar als deeleigenaar van stations. Vanuit NS Stations is richting IenW aangeboden dat het secretariaat van 10.2.e (10.2.e NS Stations) het initiatief zou nemen tot het volgende gezamenlijke klankbord overleg met IenW, NS Stations en ProRail (Stations afdeling).

Effecten openbaar aanbesteden

- We hebben kennis genomen van de inbreng van NS. Naast NS hebben andere belanghebbenden ook hun inbreng gegeven die we nu aan het verwerken zijn in de onderzoeksopzet. De definitieve onderzoeksopzet waarin opmerkingen van de Tweede Kamer en van belanghebbenden betrokken wordt naar verwachting in maart/ april naar de Kamer gestuurd.

Annotatie Portfoliorationalisatie:

Toelichting NS:

BRW [redacted]

Je kunt aangeven dat:

BRW [redacted]

Achtergrond:

BRW [redacted]

BRW

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: aanbod voor theorie sessie bij NS
Datum: woensdag 27 februari 2019 11:50:35
Bijlagen: image002.png
image003.png
Brief IenW inzake onderzoeksopzet effecten aanbestedingen in OV.PDF

Beste 10.2.e

In onze kennismakingskoffie waar 10.2.e ook aan refereert heb je al wat aanvullende wensen voor een kennismakingsbezoek meegegeven. Vanwege de vakantie van 10.2.e heeft 10.2.e die thema's nog niet ontvangen. Ik zal zorgen dat de input alsnog meegegeven wordt. Aanvullende wensen zijn uiteraard alsnog welkom.

Daarbij ook n.a.v. het gesprek bijgaand de brief die inmiddels aan het Ministerie is verzonden in reactie op het onderzoek effecten van aanbestedingen in het OV.

Gr 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

T +31 (0)6 – 10.2.e

NS Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht



Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 25 februari 2019 11:37
Aan: 10.2.e @minienm.nl' 10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e
<10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: aanbod voor theorie sessie bij NS

Beste 10.2.e,

Onderstaande mail heb ik ontvangen van 10.2.e, als het goed is heb je ondertussen kunnen genieten van de eerste kop koffie bij NS.

Los van de kop koffie is het aardig om een keer in een wat langere sessie kennis te maken met de boeiende wereld van NS in het algemeen en de samenwerking met ProRail in het bijzonder.

Voor je collega's 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e heb ik een programma met theorie en praktijk verzorgd waarbij ze zich gedurende 2/3 uur door presentaties mochten

worstelen met als beloning een ander dagdeel HSL inclusief ritje in de cabine

VOORSTEL => 10.2.e en ondergetekende plannen een dagdeel waarin we je meenemen in de samenwerking NS-ProRail van de afgelopen periode inclusief de wijze van opbouwen van dienstregeling en een ander dagdeel ga je mee op de HSL

VRAAG => heb je interesse in bovenstaand aanbod en/of zijn er nog andere punten die wat jou betreft aanbod moeten komen bij een kennismaking, zo ja geef ajb wat data (of contact persoon door)

Met vriendelijke groet,

10.2.e

T 06-10.2.e

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube



Van: 10.2.e
Verzonden: donderdag 7 februari 2019 11:08
Aan: 10.2.e @minienm.nl' 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: kennismaken en ordeningsonderzoeken

Dubbele inhoud met document 55

Dubbele inhoud met document 55

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

RBB | Economics

Reactie op conceptadvies aanbestedingen ACM

Opgesteld in opdracht van de NS

RBB Economics, 27 februari 2019

1 Inleiding

In deze korte notitie geven we op verzoek van de Nederlandse Spoorwegen (NS) op hoofdlijnen onze reactie op het conceptadvies "*Eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer*" van de ACM van 12 februari 2019.

Het conceptadvies is voor een toets op feitelijke onjuistheden voorgelegd aan de NS en de regionale spoorvervoerders (verenigd in de FMN) met een reactietermijn die afloopt op 5 maart.

Het conceptadvies geeft echter aanleiding voor een meer uitgebreide reactie dan een toets op alleen feitelijke onjuistheden. Het is niet mogelijk om deze meer uitgebreide reactie binnen de gestelde termijn te geven. Daarom volgt onderstaand een eerste reactie op hoofdlijnen. De uitgebreide reactie op het conceptadvies volgt later in maart.

2 Reactie op hoofdlijnen

2.1 Werkwijze

Het conceptadvies is opgesteld op basis van verzoeken om informatie en interviews met een "groot aantal partijen" in de spoorsector met het oog op het inventariseren van bestaande en mogelijke toekomstige risico's op verstoring van het gelijke speelveld bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer. Op basis van de ontvangen informatie heeft de ACM een shortlist

opgesteld van tien risico's die in het conceptadvies worden onderzocht en waarbij wordt beoordeeld of "nadere beheersmaatregelen" noodzakelijk zijn.

We hebben twee opmerkingen bij de gevolgde werkwijze.

Ten eerste is niet duidelijk uit het conceptadvies welke partijen door de ACM benaderd zijn en antwoorden hebben gegeven op gestelde vragen en/of geïnterviewd zijn. Zo is niet duidelijk of alle provincies, als aanbestedende overheden van regionaal spoorvervoer, zijn benaderd en hebben meegewerkt aan het onderzoek van de ACM. Daarom is ook niet duidelijk of de provincies de door de ACM geïdentificeerde risico's herkennen, en of ze zich kunnen vinden in de door de ACM voorgestelde additionele beheersmaatregelen.[1]

Juist omdat het conceptadvies betrekking heeft op regionale aanbestedingen en de provincies de aanbestedende overheid zijn, en "afnemer" is dit perspectief zeer relevant en moet dit duidelijk worden gescheiden van de reacties van de regionale spoorvervoerders die ook een commercieel belang hebben en mogelijk strategische antwoorden hebben gegeven op gestelde vragen. Dit blijkt alleen al uit het gegeven dat zij kennelijk bij de ACM hebben gepleit voor uitsluiting van de NS van regionale aanbestedingen, hetgeen zou leiden tot minder concurrentie.

Ten tweede ontbreekt een duidelijke analyse van de relevante (aanbestedings)markten. De werkwijze lijkt eruit bestaan te hebben een inventarisatie te maken van (gepercipieerde) risico's zonder dat uit het conceptadvies duidelijk wordt of er thans daadwerkelijk een probleem is, en er sprake zou zijn van een ongelijk speelveld bij recente aanbestedingen die van invloed is geweest op de uitkomst van concrete aanbestedingsprocedures (met uitzondering van het terugkerende voorbeeld van Limburg – zie verder hieronder).

De ACM concludeert zelf dat Arriva een marktaandeel heeft van meer dan 80% op de regionaal aanbesteedde spoorlijnen. Dat is op zichzelf reeds een (zeer) sterke indicatie dat er geen sprake is van een ongelijk speelveld, of een verstoring van een gelijk speelveld, althans niet van een speelveld waarbij de NS belangrijke voordelen zou hebben. Het was logisch geweest als de ACM eerst concreet zou hebben gekeken naar recente aanbestedingen, de deelnemers, de ontvangen biedingen en de uitslag daarvan, en op basis daarvan onderzoek zou hebben gedaan, in plaats van het verzamelen van een long list van bestaande en mogelijke toekomstige risico's.

Omdat onduidelijk is wat de provincies als aanbestedende overheden (en dus als klanten) als risico's zien, en omdat een analyse van de aanbestedingsmarkt voor regionaal spoorvervoer ontbreekt, leest het conceptadvies vooral als het aflopen van een boodschappenlijst van de concurrenten van de NS waarbij de verschillen tussen de regionale vervoerders en de NS worden benadrukt. Het is geen, of slechts in zeer beperkte mate, een analyse van de aanbestedingsmarkt voor regionaal spoorvervoer en de vraag of er met het oog op de marktuitkomsten nadere beheersmaatregelen noodzakelijk zijn.

---

[1] Aangezien het overheden betreft is moeilijk in te zien waarom de door de provincies aangeleverde informatie en de interviews met vertegenwoordigers van de provincie niet openbaar zouden kunnen worden gemaakt als onderdeel van het conceptadvies.

Daar komt bij dat de ACM bij de beoordeling van specifieke risico's in het conceptadvies hier en daar wel elementen betrekt die meer algemeen op de markt betrekking hebben, zoals bijvoorbeeld de positie van Arriva en de positie van de NS bij de bespreking van kruissubsidiering en de verwijzing naar relevante regelgeving bij de tien besproken risico's. Het zou de leesbaarheid van het conceptadvies zeer ten goede komen indien de bespreking van de tien risico's zou zijn voorafgegaan door een meer algemene bespreking en beoordeling van de markt, en de relevante en van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Een dergelijk breder en meer algemeen perspectief ontbreekt in het conceptadvies.[2]

2.2 Beoordelingskader

In het conceptadvies is een beoordelingskader opgenomen voor de risico's die in het advies worden besproken. Dit beoordelingskader is niet compleet, aangezien het alleen betrekking heeft op de identificatie van risico's maar niet op de vraag in hoeverre het nuttig of nodig is om de geïdentificeerde risico's te remediëren. Dit is een belangrijke lacune omdat het advies niet alleen risico's identificeert en beoordeelt maar ook concrete suggesties doet voor aanvullende beheersmaatregelen.

Een logisch kader voor de beantwoording van de vraag of er aanvullende beheersmaatregelen nodig zijn zou er als volgt uit kunnen zien:

1. Is de reeds bestaande wet- en regelgeving voldoende? Indien de manifestatie van een risico in de praktijk neer komt op het overtreden van bestaande wet- en regelgeving, en er op basis daarvan sancties opgelegd kunnen worden, dan ligt voor de hand dat het risico in de praktijk zeer beperkt zal zijn.

2. Hebben betrokken partijen een prikkel om zich zo te gedragen dat het risico zich in de praktijk zal manifesteren? Als de bestaande wet- en regelgeving onvoldoende is, maar er is voor betrokken partijen geen prikkel, dan is de kans gering dat het risico zich in de praktijk zal voordoen.

3. Maakt de manifestatie van het risico in de praktijk een wezenlijk verschil bij het uitbrengen van biedingen in een aanbestedingsprocedure voor regionaal spoorvervoer? Het conceptadvies heeft betrekking op een gelijk speelveld bij het bieden op concessies in het openbaar vervoer. Voor zover de analyse betrekking heeft op risico's ten aanzien van een verstoring van een gelijk speelveld die geen invloed hebben op de mogelijkheden van bieders om een concurrerend bod uit te brengen, zijn deze voor het conceptadvies niet relevant.

4. Wat zijn de kosten en baten van de aanvullende beheersmaatregelen die de ACM voorstelt? Extra maatregelen gaan logischerwijs gepaard met additionele kosten voor de ondernemingen waarop deze maatregelen betrekking hebben. Een kosten-batenafweging van de voorgestelde extra maatregelen ontbreekt echter in het conceptadvies.

---

[2] Waarbij overigens ook niet duidelijk is hoe de long list van de ACM er uitziet en hoe de ACM precies tot haar short list is gekomen.

2.3 Marktafbakening, economische machtspositie NS en de Limburgse zaak

Een belangrijk deel van het conceptadvies lijkt te zijn ingegeven door het besluit van de ACM met betrekking tot de aanbesteding in Limburg waar in het advies veelvuldig naar wordt verwezen.

In die zaak oordeelde de ACM dat (een dochteronderneming van) de NS een verlieslatend bod zou hebben gedaan op de Limburgse concessie voor regionaal spoorvervoer. Het motief van de NS zou volgens de ACM zijn geweest dat de NS hiermee haar positie als houder van de HRN concessie, en de omvang van de HRN concessie, zou hebben willen beschermen.

Het is belangrijk om hierbij op te merken dat de NS in beroep is gegaan tegen het besluit van de ACM. Er is nog geen eindoordeel van de rechter op grond waarvan de ACM zou kunnen concluderen dat (a) de NS als houder van de HRN concessie inderdaad over een machtspositie zou beschikken, (b) dat er sprake was van een verlieslatend bod op de concessie in Limburg en (c) dat het achterliggende motief van de NS was de HRN concessie te beschermen.

Ongeacht de uitkomst van de beroepsprocedure kan in elk geval het volgende worden opgemerkt.

- In het conceptadvies komt de ACM tot de conclusie dat Arriva met een marktaandeel in reizigerskilometers op de aanbesteedde concessies van meer dan 80% geen machtspositie heeft, terwijl de NS op grond van de HRN concessie wél over een machtspositie zou beschikken. De ACM lijkt hier met twee maten te meten: per definitie leidt de aanbesteding van concessies tot het verlenen van tijdelijke exclusieve rechten. Bovendien is Arriva onderdeel van Deutsche Bahn, die, analoog aan de redenering van de ACM, over een machtspositie zal beschikken op het Duitse spoor en het spoorbeheer in Duitsland.
- De conclusie van de ACM dat sprake was van een verlieslatend bod is gebaseerd op een niet eerder geziene interpretatie van het begrip “roofprijzen”. De NS maakt met haar bod geen verlies op de Limburgse concessie, maar potentieel, volgens de ACM, minder winst dan nodig voor een redelijk rendement op geïnvesteerd vermogen. Dit is een “innovatieve” interpretatie van het begrip roofprijzen. Nog los van de vraag of deze interpretatie standhoudt bij de rechter, had het in de rede gelegen dat de ACM in het conceptadvies ten minste de nodige voorzichtigheid in acht zou hebben genomen om de conclusie dat sprake was van een verlieslatend bod te presenteren als vaststaand feit.
- Ook het motief dat ACM ziet bij het uitbrengen van een verlieslatend bod door de NS is “innovatief”. Bij de aanbesteding van regionale concessies is per definitie sprake van de exploitatie van lijnen die zijn afgezonderd van het HRN. Bovendien worden concessies tijdelijk verleend. Logischerwijs hebben ondernemingen, inclusief de NS, geen prikkel om die concessies met verlies uit te voeren: er is geen mogelijkheid om het verlies gedurende de loop van de concessie goed te maken als het bod op de concessie als zodanig verlieslatend is gedurende de looptijd. Als de ACM strategische overwegingen ziet bij de

NS die zouden hebben geleid tot het uitbrengen van een verlieslatend bod, dan zou de ACM niet op voorhand moeten uitsluiten dat andere bieders, zoals Arriva, ook strategische overwegingen zouden kunnen hebben.

Aangezien een aantal andere bieders, inclusief Arriva, onderdeel uitmaken van concerns die op hun eigen thuismarkt een machtspositie hebben, kan de ACM daarom niet ongeclausuleerd stellen dat er geen probleem zou zijn als deze andere aanbieders een verliesgevend bod zouden doen op regionale concessies in Nederland. Logischerwijs zijn provincies goedkoper uit indien zij verlieslatende biedingen ontvangen op uit te geven concessies, maar als de redenering van de ACM in de Limburgse zaak wordt gevolgd, dan sluit dit niet uit dat dergelijke biedingen eveneens misbruik opleveren op grond van de Mededingingswet en/of de Europese mededingingsregels.

Gelet op bovenstaande zou het in elk geval beter zijn geweest als de ACM in het conceptadvies de nodige voorzichtigheid en zorgvuldigheid in acht zou hebben genomen bij toepassen van haar conclusies in de Limburgse zaak. Indien de rechter het besluit van de ACM in die zaak in beroep zou vernietigen, dan zou dat belangrijke implicaties hebben voor de inhoud en toon van het thans voorliggende conceptadvies.

Dit geldt in het bijzonder voor de stelling dat de NS over een machtspositie zou beschikken. Die stelling wordt in het conceptadvies gekoppeld aan de HRN concessie, terwijl een onderliggende analyse in het conceptadvies ontbreekt.

Ten minste had de ACM nader kunnen toelichten waarom een, per definitie tijdelijke, concessie op het HRN leidt tot een machtspositie voor de houder van die concessie, terwijl de houder van een regionale concessie niet over een machtspositie zou beschikken gedurende de looptijd van die concessie. Dat de toekenning van de concessie in het ene geval onderhands en in het andere geval in concurrentie tot stand is gekomen, doet niet af aan het feit dat in beide gevallen een tijdelijk exclusief recht, onder strikte voorwaarden, wordt gegeven aan de concessiehouder.

De conclusie van de ACM lijkt er op neer te komen dat de houder van de HRN concessie, ongeacht de identiteit van de concessiehouder, altijd over een machtspositie beschikt. De impliciete vervolgconclusie van de ACM lijkt te zijn dat er, vanwege de omvang van de HRN concessie, en de samenloop met de regionale concessies, altijd risico's op een ongelijk speelveld bij de aanbesteding van regionale concessies zullen bestaan. Die (impliciete) stellingen worden in het conceptadvies echter niet onderzocht en niet onderbouwd.

Ook hier wreekt zich dat een meer algemene analyse van de markt en de bestaande wet- en regelgeving in het conceptadvies ontbreekt. De ACM slaat die noodzakelijke stap over en schiet direct door naar het identificeren van risico's en het voorstellen van extra beheersmaatregelen.

In het conceptadvies verwijst de ACM regelmatig naar het boetebesluit in de Limburg-zaak. NS wenst (nogmaals) te benadrukken dat dit besluit geen formele rechtskracht heeft. Een enkele uitzondering daargelaten, zal NS zal in onderstaande tabel verder geen opmerkingen maken over de stellingen die betrekking hebben op het boetebesluit Limburg.		
Hoofdstuk 1 – Inleiding		
Paragraaf	**Passage Conceptadvies**	**Opmerking NS**
1.1	*"Dankzij dit recht krijgen vervoerders de mogelijkheid om met ingang van het dienstregelingsjaar 2020 binnenlands personenvervoer per trein uit te voeren zonder dat zij beschikken over een concessie."*	Dit betreft dienstregelingsjaar 2021 en niet 2020.
	"Vanwege deze zorgen heeft de Tweede Kamer een motie van het Kamerlid Ziengs aangenomen waarbij de regering wordt verzocht een update uit te voeren van de Quickscan Personenvervoer 2013 (hierna Quickscan)" [onderstreping NS]	Uit de openbare Parlementaire Stukken volgt niet dat de Tweede Kamer vanwege deze zorgen de motie van het Kamerlid Ziengs heeft aangenomen.
1.2	*"In de zomer van 2018 heeft de ACM in het kader van de Spoormonitor aan een groot aantal partijen in de spoorsector vragenlijsten toegestuurd en interviews afgenomen."*	In het informatieverzoek ACM Spoormonitor 2018 (d.d. 25 mei 2018) stelde ACM dat de gevraagde informatie gebruikt zou worden voor i) het IRG-Rail Market Monitoring report, (ii) het RMMS Rapport van de Europese Commissie, en (iii) de ACM Spoormonitor. De ACM wenst deze informatie nu ook te gebruiken voor een ander doel dan wat is aangekondigd bij de ondervraagde partijen, waaronder NS. Dit is een ander doel dan aangekondigd.
	"Daarbij zijn deze partijen specifiek gevraagd naar bestaande en mogelijke toekomstige risico's op verstoring van het gelijke speelveld bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer."	De ACM heeft – in het kader van onder meer de Spoormonitor – gevraagd naar risico's op verstoringen van het gelijke speelveld. De ACM heeft hierbij geen definitie geformuleerd van het "gelijke speelveld". De ACM verzocht de partijen zelf een definitie van "gelijk speelveld" te formuleren. Als respondenten ieder de vragenlijst invullen op basis van een eigen interpretatie / definitie van een "gelijk speelveld", kunnen de antwoorden op deze vragenlijst dus geen representatief beeld schetsen en niet dienen ter onderbouwing van deze marktstudie.
	"Dit heeft geresulteerd in een shortlist van tien risico's waarop dit advies is gebaseerd. Voor elk van deze tien risico's is nader onderzoek gedaan om te bepalen of de huidige beheersmaatregelen voldoende zijn. Hiervoor is	NS heeft slechts vragen ontvangen over negen van de tien genoemde risico's. Met betrekking tot het onderwerp "mogelijkheid aanbieden enkelvoudig in- en uitchecken" heeft NS geen enkele input mogen leveren, terwijl NS, zoals bij de ACM bekend, met Connexxion heeft deelgenomen aan een pilot op dat vlak. Bovendien heeft ACM slechts met betrekking tot één van de tien genoemde

	gericht informatie opgevraagd bij diverse partijen en zijn aanvullende gesprekken gevoerd."	risico's een aanvullend gesprek gevoerd met NS, namelijk over het onderwerp kruissubsidiëring. Vanuit hoor- en wederhoor roept deze aanpak vragen op.
	"Dit conceptadvies is voor een toets op feitelijke onjuistheden voorgelegd aan de NS en de regionale vervoerders die zijn verenigd in de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN)."	Zoals opgemerkt in de brief, ligt het niet voor de hand dat de ACM haar informatie verzamelt via een samenwerkingsverband van concurrerende vervoersbedrijven. Het had op de weg van de ACM gelegen om elke regionale vervoerder apart om inbreng te vragen.
Hoofdstuk 2 – Kruissubsidiëring		
2.1	*"FMN ziet kruissubsidiëring als de grootste bedreiging voor een gelijk speelveld bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer.* *Tot en met:* *"Ter onderbouwing van deze stellingname verwijst FMN naar de jaarcijfers van NS en de rendementen die gemaakt worden, het boetebesluit van de ACM over de aanbesteding in Limburg of de uitspraken van NS over de overwinsten van de IC-diensten die compenseren voor de volgens NS verlieslatende sprinterdiensten."*	ACM neemt hier – zonder enige vorm van eigen onderzoek of verdere analyse – een passage uit een document van FMN over. NS heeft inzage in dit document verzocht, maar dit is geweigerd. NS kan dan ook niet onderzoeken of deze beweringen juist zijn overgenomen. De stellingen van FMN zijn in ieder geval niet juist.
	"Volgens FMN is er geen enkele regulatoire of boekhoudkundige beperking, zodat er geschoven kan worden met geld:"	Zoals blijkt uit de antwoorden van NS op de vragen van de ACM, zijn er wel degelijk regulatoire of (wettelijke) boekhoudkundige beperkingen. NS begrijpt daarom niet dat deze stelling van FMN wordt overgenomen in het conceptadvies, terwijl de ACM expliciet is gewezen op de regulatoire en (wettelijke) boekhoudkundige beperkingen. NS heeft ACM deze beperkingen in zowel haar schriftelijke antwoorden als haar mondelinge toelichting uitgebreid besproken. Het had op de weg van ACM gelegen om ook het standpunt van NS op te nemen in het conceptadvies, en dit te bespreken.
2.2	*"Omdat voor andere partijen dan NS een machtspositie in Nederland of prikkels in relatie met een machtspositie buiten Nederland, niet aannemelijk zijn, concludeert de ACM dat een risico op kruissubsidie in relatie tot een machtspositie door andere partijen dan NS niet aannemelijk is."*	NS begrijpt deze stelling niet. Deze stelling is onvoldoende gemotiveerd.

	"Dit rapport concludeert, kortweg, dat er geen indicaties zijn voor het optreden van kruissubsidiëring tussen NS en haar dochterondernemingen Abellio en QBuzz. In dit rapport is echter slechts een beperkt aantal binnenlandse busconcessies getoetst (en geen binnenlandse spoorconcessies, omdat die toen nog niet door NS werden geëxploiteerd)."	Deze stelling is feitelijk onjuist. NS verwijst naar de management samenvatting van het Deloitte-onderzoek: *"Alle NS-onderdelen die op vervoersconcessies bieden in Nederland en in het buitenland worden nu onderzocht. Eerder was dit alleen Qbuzz. De biedingen van andere dochters van NS Groep waarin de NS een meerderheidsaandeel heeft, worden daardoor nu ook onderzocht. Het gaat om de Greater Anglia-concessie van Abellio UK en drie concessies van Abellio Duitsland."* Zie ook de lijst met namen van NS-entiteiten die gebruikt zijn voor de analyses voor de intercompany transacties.
2.3	*"Op NS rusten verschillende verplichtingen om gescheiden boekhoudingen bij te houden. Die worden hierna besproken."*	Het is NS niet duidelijk waarom deze wettelijke verplichtingen alleen op NS zouden rusten (met uitzondering van de verplichtingen omtrent HRN). Het gaat immers om verplichtingen uit algemene regels. Dit heeft NS ook in de beantwoording op de vragen van de ACM opgemerkt.
	"NS zelf geeft ook aan dat zij ook op basis van de PSO-verordening verplicht is een gescheiden boekhouding te voeren."	NS heeft opgemerkt dat zij aan haar wettelijke verplichtingen voldoet omtrent gescheiden boekhoudingen. NS voert voor het HRN een gescheiden boekhouding. Deze verplichting vloeit ook voort uit de HRN-concessie.
	"Naar het oordeel van de ACM is het gewenst de onduidelijkheid of deze verplichting van toepassing is op het HRN weg te nemen, bijvoorbeeld door implementatie van dit onderdeel van de PSO-verordening in nationale wetgeving."	Het al dan niet bestaan van onduidelijkheid over de PSO-verordening is niet relevant. NS voert een gescheiden boekhouding voor het HRN. Deze verplichting staat immers vermeld in de HRN-concessie. Hier bestaat geen enkele onduidelijkheid over, noch bij de concessieverlener (IenW) noch bij NS. Bovendien behoeft een Europese verordening geen implementatie. Verordeningen hebben rechtstreekse werking.
	"Naast de voorgaande wettelijke bepalingen, rust op basis van artikel 2:10 van het Burgerlijk Wetboek op NS de verplichting om voor elke juridische vennootschap binnen de NS-groep een gescheiden boekhouding te voeren (zoals NS Reizigers, Nedtrain, NS Stations, NS Vastgoed, etc.)"	Het is NS niet duidelijk waarom de ACM van mening is dat de algemene wettelijke bepalingen op basis van artikel 2:10 van het BW enkel op NS rusten. Uiteraard rust deze verplichting ook op andere spoorvervoerders (en ondernemingen).

	"In deze paragraaf behandelt de ACM eerst de mogelijke aanvullende beheersmaatregelen om kruissubsidie te adresseren en hun voordelen en nadelen."	Paragraaf 2.3.2 (Mogelijke aanvullende maatregelen) is inconsistent met de rest van het rapport. Alleen in hoofdstuk 2 bespreekt de ACM ook mogelijke aanvullende maatregelen. In de overige hoofdstukken bespreekt de ACM risico's op verstoring gelijk speelveld, bestaande beheersmaatregelen en aanvullende beheersmaatregelen. Het is NS niet duidelijk waarom bij het onderwerp kruissubsidiëring ook mogelijke beheersmaatregelen besproken worden door de ACM.
	"Een structurele oplossing die kruissubsidie met volledige zekerheid voorkomt, is een verbod voor NS, en onderdelen van NS, om mee te bieden op spoorvervoerconcessies die worden aanbesteed."	Dit is een onbegrijpelijke "mogelijk aanvullende maatregel". Het is NS niet duidelijk waarom een risico op kruissubsidie uitsluitend bij NS zou kunnen voorkomen. Bovendien treft deze potentiële beheersmaatregel enkel NS. NS vraagt zich of hoe dergelijke potentiële verplichting zich verhoudt tot de door de ACM geformuleerde randvoorwaarden van een gelijk speelveld bij aanbestedingen. In de technische briefing van de Tweede Kamer heeft de ACM immers als randvoorwaarde voor een gelijk speelveld gesteld: "het toepassen van symmetrische regels, zodat dezelfde niet-discriminerende regels van toepassing zijn voor alle bedrijven" (Technische briefing van 22 februari 2018 en par 1.3 Conceptadvies). NS blijft benadrukken dat regionale vervoerders onderdeel zijn van grote internationale concerns, waar - volgens het door de ACM gehanteerde theoretische kader - kruissubsidie net zo goed een rol zou kunnen spelen. Het had op de weg van de ACM gelegen om dit te onderzoeken.
	"Deze beheersmaatregel behelst de verplichting dat NS alleen aan aanbestedingen mee mag doen via een separaat bedrijfsonderdeel."	Het betreft wederom een potentiële beheersmaatregel die uitsluitend NS zou betreffen. NS vraagt zich of hoe een dergelijke potentiële verplichting zich verhoudt tot de door de ACM geformuleerde randvoorwaarden van een gelijk speelveld bij aanbestedingen. In de technische briefing van de Tweede Kamer heeft de ACM immers als randvoorwaarde voor een gelijk speelveld gesteld: "het toepassen van symmetrische regels, zodat dezelfde niet-discriminerende regels van toepassing zijn voor alle bedrijven" (Technische briefing van 22 februari 2018 en par 1.3 Conceptadvies).
	"Deze beheersmaatregel behelst dat een toezichthouder beoordeelt of een eventueel bod van NS op een regionale concessie verliesgevend is."	Idem.

	"Dit amendement is overigens niet aangenomen."	Dit amendement is ingetrokken; wat iets anders is dan niet aangenomen.
	"Een mogelijke extra beheersmaatregel is dat een toezichthouder ex post op basis van de gescheiden boekhouding toetst of NS op de door haar gewonnen aanbestede concessie een voldoende hoog rendement heeft behaald."	Het betreft wederom een potentiële beheersmaatregel die uitsluitend NS zou treffen. NS vraagt zich of hoe een dergelijke potentiële verplichtingen zich verhoudt tot de door de ACM geformuleerde randvoorwaarden van een gelijk speelveld bij aanbestedingen. In de technische briefing van de Tweede Kamer heeft de ACM immers als randvoorwaarde voor een gelijk speelveld gesteld: "het toepassen van symmetrische regels, zodat dezelfde niet-discriminerende regels van toepassing zijn voor alle bedrijven" (Technische briefing van 22 februari 2018 en par 1.3 Conceptadvies).
	"Toets aandeelhouder op alle biedingen van NS (ook bij investeringen van minder dan € 100 miljoen)"	Idem.
	"Wel acht de ACM het gewenst dat de verplichting voor het voeren van een gescheiden boekhouding voor het HRN op basis van de PSO-verordening wordt verduidelijkt in bijvoorbeeld nationale wetgeving."	Een Europese verordening behoeft geen implementatie. Verordeningen hebben rechtstreekse werking.
Hoofdstuk 3 – Toegang tot de spoorinfrastructuur en mogelijkheid tot ontwerpen van een betere dienstregeling		
3.1	*"Ook dit hangt samen met de hogere prioriteit die een groot deel van het vervoer van NS geniet op het hoofdrailnet."*	Deze prioritering hangt samen met de karakteristiek van de trein en niet met het feit dat dit vervoer tot het HRN behoort.
	"De feitelijk intensievere betrokkenheid van NS in de eerste fase van de capaciteitsverdeling (de Basis Uur Patroon of BUP-fase) zou maken dat NS een betere uitgangspositie heeft bij het uitbrengen van een bod op een aanbesteding van een regionale vervoerconcessie."	NS begrijpt deze stelling niet. Ten eerste rijdt NS veel meer treinen. Ten tweede zijn de baanvakken in de Randstad en de inpassing van langeafstands-treinen veel complexer dan een treindienst op een regionale lijn. Ten derde heeft NS te maken met veel goederenpaden, wat op regionale lijnen weinig voortkomt. FMN houdt er geen rekening mee dat de BUP-fase geen enkel recht geeft op capaciteit, maar dat die fase alleen bedoeld is om al polderend te komen tot een optimale oplossing (waar FMN-partijen in de praktijk ook veel baat bij hebben). Tot slot stelt de ACM in par. 1.3 het volgende over de vraag of elke vervoerder dezelfde uitgangspositie moet hebben bij het uitbrengen van een bod op een aanbesteding:

		"Bij een 'gelijk speelveld' krijgt elke vervoerder een eerlijke kans om een spoorconcessie te winnen. Dat betekent niet dat de uitgangspositie voor elke aanbieder gelijk moet zijn. De uitgangsposities kunnen verschillen, bijvoorbeeld als één vervoerder beschikt over bepaalde schaal- en/of netwerkvoordelen."
	"Door FMN is in dit verband het volgende gesteld in haar bijdrage in 2018 aan de door de ACM uitgevoerde Spoormonitor:"	Zie de reactie van NS bij Hoofdstuk 1 over de collectieve reactie van FMN.
	"Los van het BUP-proces vraagt ook het voordeel dat NS heeft doordat zij de dienstregeling voor het HRN kan inkleuren, aandacht. De praktijk is immers dat NS zichzelf betere aansluitingen kan gunnen dan zij de regiovervoerders aanbiedt. Regiovervoerders zijn afhankelijk van de aansluitingen en tijden van NS, terwijl NS regio- en HRN-vervoer in eigen huis kan regelen en afstemmen. Ingeval van concurrentie heeft NS dus zowel de mogelijkheid als de prikkel om niet de voor de reiziger of concurrentie in de markt beste dienstregeling neer te zetten, wanneer dat haar strategisch belang (lees: zorgen voor goede aansluitingen met het regionaal vervoer) benadeelt. Terwijl zij die prikkel juist wel heeft als zij de aanbesteding zelf wil winnen. Juist nu bij aanbestedingen punten toekomen aan (bv.) aansluitingen op het HRN, is de garantie op nondiscriminatie op dit punt van belang, evenals het toezicht daarop."	NS vindt het opvallend dat passages uit de bijdrage van FMN aan de Spoormonitor 2018 zijn overgenomen in dit conceptadvies. NS was zich in ieder geval niet bewust – en hoefde dat ook niet te zijn – van het feit dat de bijdrage op de Spoormonitor tevens gebruikt zouden kunnen worden voor de update van de Quickscan. Bovendien bevat deze passage geen bron. NS kan deze bron dus ook niet controleren.
3.2	*"NS had namelijk nog geen duidelijkheid over de vraag op welke wijze ze voor de samenloop financieel zou worden gecompenseerd."*	Dit klopt niet. NS had geen duidelijkheid of er voldaan zou worden aan de eisen uit de HRN-concessie en dus of de sneltrein van Keolis überhaupt zou mogen rijden. NS moest bij haar aanvraag dus een keuze maken waarbij (potentiële) conflicten met goederenpaden een complicerende factor was. Er wordt hier geen rekening gehouden met het feit dat als de sneltrein van Keolis mocht rijden, dat die dan op grond van de AMvB Capaciteit voorrang had op de stoptrein van NS.
	"Uiteindelijk is er tussen Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Overijssel een akkoord	Conflictvrij met Keolis, niet met goederen (pas tijdens een geschilprocedure is daar een oplossing voor gevonden). NS verkeerde ook al lange tijd in onzekerheid.

	bereikt over de financiële compensatie, waardoor NS alsnog een conflictvrije capaciteitsaanvraag heeft ingediend."	Het was een zeer complex logistiek vraagstuk, waarbij NS uit twee kwaden moest kiezen.
	"Sinds 2018 voert ProRail de lokale verkeersleiding op emplacementen weer zelf uit."	Dus mocht er al sprake zijn van een probleem, dan is hier sinds 2018 geen risico meer op.
	"Een ander voorbeeld heeft wederom betrekking op de ZwenZwoka-concessie. Keolis heeft voor deze concessie het onderhoud van de treinen uitbesteed aan Stadler."	Dit heeft niets met capaciteitstoewijzing te maken, maar met het wijzigen van een functie van een spoor. Bovendien herkent NS zich niet in de weergave van de feiten. De ACM heeft in het kader van dit advies in ieder geval nooit de zienswijze van NS gevraagd. 10.1.c
	"In principe is het rechtmatig om op een samenloopbaanvak een capaciteitsaanvraag in te dienen die concurreert met de capaciteitsaanvraag van een andere spoorvervoerder. Het probleem vloeit voort uit de verschillende prioritering die aan bepaalde typen spoorvervoer wordt toegekend in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Dit terwijl het vervoerkundig soms beter is als een regionale vervoerder in de randen van het HRN extra vervoer kan verzorgen."	Dat is uitbreiding van de samenloop, wat een andere discussie is dan capaciteitstoewijzing. Het gaat hier om conflicten tussen intercities ("nationaal vervoer") van NS en stoptreinen ("streekgewestelijk vervoer") van regionale vervoerders. In de AMvB Capaciteit is logischerwijs gekozen voor een hogere prioriteit voor nationaal vervoer, omdat er anders geen landelijke dienstregeling meer te maken is. Hoe langer de lijnvoering, hoe minder vrijheidsgraden. Bovendien is NS niet bekend met het feit dat de ACM een onderzoek heeft gedaan naar wat vervoerkundig beter zou zijn. De stelling dat het vervoerkundig soms beter is als een regionale vervoerder in de randen van het HRN extra vervoer kan verzorgen, mist in ieder geval een bron / feitelijke onderbouwing.
	"Ten aanzien van toegang tot bijzondere sporen, zoals sporen op opstelterreinen, geldt ongeveer hetzelfde."	Dit klopt niet, aangezien de AMvB Capaciteit hier niet van toepassing is.
	"Dit hangt samen met de huidige prioriteringslijst van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, waarbij vervoer op het HRN een hogere prioriteit heeft dan regionaal vervoer."	Dit klopt niet.
	"De aanbeveling is om ProRail de bevoegdheid te geven een grotere (regie-)rol te nemen bij de verdeling van de capaciteit, zodat de bestaande capaciteit optimaal kan worden benut."	ProRail vindt het ook lastig om tot een tot een objectief betere uitkomst te komen, die door NS niet is geaccepteerd. NS ziet dan ook niets in de aanbeveling van AEF, mede ook omdat niemand weet hoe je het begrip "optimaal" moet invullen.
	"Daarnaast beveelt de ACM aan om in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur de	De aanbeveling om intercities en stoptreinen op dezelfde status te geven is onbegrijpelijk. Een dergelijk voorstel heeft ingrijpende consequenties.

	capaciteit voor regionaal openbaar vervoer dezelfde status te geven als die van vervoer op het HRN."	
	"Variant op deze regeling is om capaciteit op grond van een zogenoemde kaderovereenkomst een status te geven in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en partijen op grond daarvan langjarig capaciteitsbeslag te kunnen laten leggen op het spoor."	Dit voorstel is in strijd met Europese regelgeving. Kaderovereenkomsten mogen aanvragen van andere partijen niet in de weg staan.
3.3	*"Daarom heeft zij als enige inzicht in de door haar gewenste wijzigingen voor de treinen op het HRN voor de komende jaren, welke mogelijk van belang kunnen zijn voor de aansluiting op de exploitatie van regionale lijnen."*	Regionale concessies hebben zeer lange looptijden, dus zit NS in de praktijk met net zo veel onzekerheid bij regionale aanbestedingen. NS benadrukt dat goederenpaden ook vaak een rol spelen bij de precieze tijdligging.
	"Gezien de exclusieve positie van NS op het HRN, zal de situatie dat zij invloed kan uitoefenen op de dienstregeling op het HRN voorlopig niet wijzigen."	In de HRN-concessie staan ook eisen over overleg met decentrale overheden en andere vervoerders, onder andere via de landsdelige- en landelijke tafels. Andere vervoerders zijn dus altijd goed aangesloten op de voorgenomen wijzigingen.
	Hoofdstuk 4 – Toegang tot diensten en dienstvoorzieningen	
4.1	*"Daarnaast is NS, NedTrain en NS Stations daaronder begrepen, een belangrijke exploitant van onder meer reisinformatie, treinonderhoudswerkplaatsen en voorzieningen op stations."*	NS is in dit geval NSR.
4.2	*"Daar waar met name NS beschikt over diensten en dienstvoorzieningen die voor concurrerende spoorvervoerders essentieel zijn bij het doen van een concurrerende bieding conform de aanbestedingseisen, heeft zij ook met name de mogelijkheid en de prikkel om de kosten en het kwaliteitsniveau van (diensten afgenomen door) haar concurrenten te beïnvloeden."*	Of NS beschikt over diensten en dienstvoorzieningen die voor concurrerende spoorvervoerders essentieel zijn bij het doen van een concurrerende bieding, hangt allereerst af van de aanbestedingseisen. Daarnaast betwist NS dat zij de mogelijkheid en de prikkel heeft om de kosten en de kwaliteitsniveau van (diensten afgenomen door) haar concurrenten te beïnvloeden. Diensten en dienstvoorzieningen die essentieel zijn voor het spoorvervoer zijn immers gereguleerd (zowel *ex ante* als *ex post*).
	"Ook geven enkele vervoerders aan dat zij op het moment van aanbesteding geen duidelijkheid kunnen geven over de permanente beschikbaarheid van	Bij de laatste aanbestedingen (DAV, TAG en ZwenZwoka) heeft geen enkele vervoerder een verzoek bij NedTrain gedaan voor voorzieningen gericht op het 'dagelijks onderhoud'.

	voorzieningen voor het dagelijks onderhoud (schoonmaak, watervoorziening, fecaliënafvoer) gedurende de hele looptijd van de concessie."	
	"Ook na gunning van een concessie kan manipulatie met kwaliteit, prijzen en voorwaarden immers leiden tot een ongelijk speelveld, dat mogelijk impact heeft op een zittende concessiehouder, zoals verlies van een concessie of afname van de prikkel om aan andere of volgende aanbestedingen mee te doen."	Diensten en dienstvoorzieningen die essentieel zijn voor het spoorvervoer zijn gereguleerd. Het is NS daarom niet duidelijk hoe de ACM tot de conclusie komt dat de kwaliteit, prijzen en voorwaarden gemanipuleerd kunnen worden en dat dat mogelijk impact heeft op een zittende concessiehouder of zelfs "verlies van een concessie of afname van de prikkel om aan andere aanbestedingen mee te doen".
	"Het ging daarbij over onder andere de toegang tot pauzelocaties voor personeel op stations, ruimte voor servicepunten op stations, reisinformatie, OV-chipkaartvoorzieningen (bijvoorbeeld toegangspoortjes) en parkeerplaatsen voor personeel in de buurt van stations."	Het besluit van de ACM van 6 maart 2015 ging, zoals bekend, niet over parkeerplaatsen voor personeel in de buurt van stations.
	"Voorts geven bijna alle regionale vervoerders aan dat zij knelpunten ervaren rond toegang tot voorzieningen op en rond stations en dat dit tot onzekerheid leidt tijdens het aanbestedingsproces of tijdens de looptijd van de concessie."	De ACM lijkt hier te suggereren dat zij heeft gesproken met alle regionale vervoerders. In andere delen van het conceptadvies worden passages uit documentatie van FMN overgenomen. Het is NS niet duidelijk of de ACM met FMN heeft gesproken, met alle regionale vervoerders, of allebei. NS benadrukt dat zij bij de ACM een verzoek heeft gedaan om inzicht te krijgen in het document "*FMN, aandachtspunten Spoormonitor 2018, d.d. 5 september 2018*", maar ACM heeft dat verzoek (ongemotiveerd) geweigerd. Bovendien lijkt de ACM hier te verwijzen naar de situatie van tot en met 2015. Dit is niet het actuele beeld van vervoerders. Reeds een aantal jaar scoort NS Stations hoge klanttevredenheidscijfers van (regionale) vervoerders. In zowel 2017 als 2018 scoorde NS Stations gemiddeld een 8.
	"Bovendien is de ex ante goedkeuring beperkt tot een aantal dienstvoorzieningen en vallen bijvoorbeeld onderhoudswerkplaatsen hier niet onder."	NS begrijpt dit niet. De ex ante goedkeuring omvat ook onderhoudswerkplaatsen. Zo heeft de ACM Op 6 maart 2017 nog een ex ante goedkeuringsbesluit genomen inzake onderhoudswerkplaatsen.
4.3	*"De ervaren knelpunten van vervoerders laten echter zien dat NS in mindere mate van onzekerheid verkeert*	De door vervoerders ervaren knelpunten zeggen uiteraard niets over de vraag of NS in mindere mate van onzekerheid verkeert over de toegangsmogelijkheden en de geboden kwaliteit van de dienstverlening. Deze conclusie kan niet getrokken

	over de toegangsmogelijkheden en de geboden kwaliteit van de dienstverlening."	worden uit de vermeende ervaring van deze vervoerders. Zoals de ACM terecht stelt in de laatste alinea van het advies moeten exploitanten op grond van de Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten inzichtelijk maken wat hun voorwaarden en tarieven zijn. Een NS-bedrijfsonderdeel die mogelijk gaat inschrijven op een aanbesteding , moet ook een verzoek tot toegang indienen bij de exploitant van de dienstvoorziening. Deze exploitant verschaft dan de benodigde informatie – op non-discriminatoire wijze – aan alle mogelijke inschrijvers. Het is NS niet duidelijk waarom de ACM van mening is dat "NS" in mindere mate van onzekerheid verkeert. Deze verschillende onderdelen worden immers van elkaar gescheiden.
	"Ook wijzen vervoerders op de ongelijke situatie dat NS het exclusieve recht heeft om winkels te exploiteren op stations (zie ook hoofdstuk 11)."	Dit is een opmerkelijke passage in een paragraaf over de wenselijkheid van aanvullende beheersmaatregelen met betrekking tot dienstvoorzieningen (par. 4.3.2). Winkels kwalificeren niet als dienstvoorzieningen. Winkels staan immers niet vermeld op bijlage II van Richtlijn 2012/34/EU. Bovendien zijn de regionale vervoerders onderdeel van internationale ondernemingen die in hun thuisland ook beschikken over het exclusieve recht om winkels te exploiteren
	"Dit roept de vraag op of het 'totaalaanbod' voor diensten en dienstvoorzieningen op en rond stations waar geen NS-treinen meer halteren en samenloopstations, niet beter bij een neutrale partij onder kunnen worden gebracht en in hun geheel in langdurige bruikleen van de concessiehouder kunnen worden gegeven."	Deze conclusie volgt niet uit het voorgaande. Bovendien vindt NS het niet gepast om vooruit te lopen op het IenW onderzoek naar de verschillende opties voor stations.
Hoofdstuk 5 – Ongelijke toegang tot data		
5.1	*"Vooral het belang van gedetailleerde informatie over reizigersaantallen in de vorm van geanonimiseerde OV-chipkaart herkomst-bestemmingsgegevens over de laatste drie jaar wordt benadrukt."*	Dit gaat om gepseudonimiseerde gegevens.
	"Bij een aantal recente aanbestedingen is deze OV-chipkaartdata (voor de laatste drie jaar) beschikbaar gesteld aan de bieders."	NS kan inderdaad gepseudonimiseerde data ter beschikking stellen. Echter, die OV chipgegevens heeft NS maximaal 18 maanden.

5.2	*"De essentiële informatie over reizigersaantallen en opbrengsten is in beginsel in bezit van de zittende concessiehouder."*	Ter aanvulling. De reizigersaantallen liggen bij de vervoerder, die daar als verwerkingsverantwoordelijke conform de vereisten uit de AVG mee om moet gaan.
	"Ten aanzien van de relevante informatie betreffende het hoofdrailnet was van belang dat in Limburg twee nieuwe lijnen uit het HRN werden gedecentraliseerd. Daardoor waren alle inschrijvers afhankelijk van NS voor de informatie over reizigersopbrengsten op die lijnen. Tevens zouden grote wijzigingen in de dienstregeling op het HRN worden doorgevoerd. Uit het onderzoek naar de aanbesteding in Limburg is gebleken dat NS informatie over de toekomstige HRN-dienstregeling heeft gedeeld met Abellio, terwijl deze informatie niet met andere vervoerders is gedeeld."	Zoals eerder aangegeven heeft het Boetebesluit Limburg nog geen formele rechtskracht. Toch voelt NS zich genoodzaakt op deze plaats te verwijzen naar randnummer 813 van het Boetebesluit Limburg.
5.3	*"Evenals concessieverleners en vervoerders, acht de ACM het van groot belang dat bij regionale aanbestedingen OV-chipkaartdata van het betreffende concessiegebied van de drie meest recente jaren beschikbaar is voor alle bieders."*	In het licht van de AVG moeten OV-chipkaartdata na 18 maanden worden vernietigd. Dit kan dus niet.
	"Dit betekent dat concessieverleners minder afhankelijk zouden moeten zijn van vervoerders voor het verkrijgen van OV-chipkaartdata, maar dat de (bron-)informatie rechtstreeks van de beheerder van de OVchipkaartdata Trans Link Systems B.V. (TLS) kan worden afgenomen."	Dat lijkt NS in strijd met de AVG.
	"Een mogelijke wettelijke basis hiervoor is het nog niet in werking getreden artikel 30c van de Wp2000. Dit artikel luidt:"	Idem.
	"In augustus 2018 heeft de ACM voor de ontwikkeling van de markt voor de mobiliteitsdiensten het belang van gelijke beschikbaarheid van OV-chipkaartdata benadrukt. Daarbij heeft de ACM aanbevolen om de huidige zelfregulering op basis van de informatiehuishouding in 2019 te evalueren – en mocht	Het komt NS voor dat de ACM op deze plaats ook zou moeten toelichten welke waarborgen vanuit het generieke mededingingsrecht daarbij volgens de ACM nodig zouden zijn. Dit mede in het licht van de informele zienswijze die de ACM op 28 juni 2016 heeft gegeven over het enkelvoudig in- en uitchecken op de Valleilijn en de zorgen die daarbij zijn geuit bij het type informatie-uitwisseling dat daar aan de orde was.

	uit de evaluatie blijken dat dit nodig is – reeds nadere voorbereidingen te treffen om artikel 30c van de Wp2000 in werking te laten treden om daarmee toegang tot gebruiksdata te kunnen afdwingen. De ACM adviseert om bij deze evaluatie tevens te onderzoeken of de zelfregulering op basis van de informatiehuishouding voldoende waarborgen biedt voor tijdige beschikbaarheid van de OV-chipkaartdata bij overheden. Mocht dat niet het geval zijn, dan adviseert de ACM artikel 30c van de Wp2000 in werking te laten treden en in een aan dat artikel gekoppelde algemene maatregel van bestuur te bepalen dat de beheerder van de OVchipkaartdata verplicht is deze data (van het betreffende concessiegebied van de drie meest recente jaren) op verzoek aan concessieverleners te verstrekken."	
Hoofdstuk 6 – Beschikbaarheid van treinmaterieel		
6.1	*"Vanuit de markt ontvangen wij signalen dat NS haar oude materieel niet te koop aanbiedt, maar verschroot."*	Het is NS niet duidelijk wat de ACM hiermee bedoelt. NS heeft ook de beantwoording van de vragen van de ACM het volgende aangegeven: "Het NS-materieel dat niet langer wordt ingezet (uit het actieve park stroomt) wordt in principe zo snel als mogelijk verkocht of afgevoerd." NS herkent zich dan ook niet in deze stelling. Het verbaast NS dat alleen de "markt" aangehaald wordt en niet tevens de reactie van NS. Bovendien is oud materieel vaak helemaal geen materieel dat bij regionale concessies ingezet kan worden. NS heeft bijvoorbeeld wel wat mat64 aan Connexxion verhuurd en verkocht t.b.v. de Valleilijn in plaats van het te verschrotten.
	"Ook is het vanwege het gebrek aan tweedehands materieel altijd makkelijker voor een zittende vervoerder om in te schrijven op een opvolgende aanbesteding; zij heeft immers het materieel al beschikbaar."	Het is niet "altijd makkelijker" voor een zittende vervoerder om in te schrijven op een opvolgende aanbesteding. Dit hangt uiteraard af van de eisen die worden gesteld aan het materieel in de opvolgende aanbesteding. Zie in dit geval mede het concentratiebesluit Transdev/Veolia.
6.2	*"Met betrekking tot materieel heeft NS – zoals door Europe Economics geformuleerd – een incumbency advantage."*	Deze stelling zou volgens voetnoot 74 onderbouwd moeten worden door het rapport van Europe Economics. Helaas bevat de bronverwijzing geen paginavermelding van de aangehaalde quote.

	"Zij heeft door haar grote positie op het Nederlandse spoornet een schaalvoordeel wat betreft materieel, en kan dit schaalvoordeel mogelijk deels overhevelen naar nieuwe concessies."	Of een schaalvoordeel (van welke partij dan ook) overgeheveld kan worden, hangt af van de eisen die gesteld worden in de aanbesteding. Bovendien heeft NS in de beantwoording op de schriftelijke vragen van de ACM opgemerkt (i) niet over een reserve te beschikken, en (ii) regionale concessies vaak specifieke eisen stellen aan materieel.
	"Het schaalvoordeel van NS is substantieel."	NS vraagt zich af of de ACM onderzoek heeft gedaan naar de (mogelijke) schaalvoordelen bij de regionale vervoerders. De regionale vervoerders zijn immers onderdeel van grote internationale ondernemingen, waar schaalvoordelen (ook) een rol kunnen spelen.
	"Uit publieke bronnen blijkt dat – ondanks het feit dat er op dit moment 19 gedecentraliseerde passagiersconcessies onder verantwoordelijkheid van een regionale overheid zijn aanbesteed – de NS over aanzienlijk meer materieel beschikt dan alle decentrale vervoerders tezamen."	De ACM suggereert hier dat het heel opmerkelijk is dat NS over "aanzienlijk meer materieel beschikt" dan alle decentrale vervoerders tezamen. Het aantal gedecentraliseerde passagiersconcessies zegt echter niets over het benodigde materieel voor die concessies. Bovendien vraagt NS zich af of de ACM ook de schaalvoordelen van de regionale vervoerders als onderdeel van grote multinationals heeft meegenomen in deze overweging.
	"Het staat NS in principe vrij materieel dat op het HRN heeft gereden – eventueel na aanpassingen – in te zetten op regionale concessies."	Dit kan alleen als de concessieverleners dit toestaan. Dit hangt ook af van de aanbestedingsvoorwaarden.
	"De mate van waarschijnlijkheid dat NS daadwerkelijk HRN treinen gaat inzetten voor de exploitatie van regionale concessies."	NS vraagt zich af waarom de ACM niet tevens de mate van waarschijnlijkheid heeft onderzocht dat regionale vervoerders treinen gaan inzetten van andere (buitenlandse) concessies voor de exploitatie van regionale concessies.
	"Vanwege deze gestelde eisen – in combinatie met het gebrek aan een overnameregeling voor de voorheen rijdende dieseltreinen – wordt het bijzonder moeilijk voor kleinere partijen in te schrijven, welke wellicht niet aan de gestelde materieeleisen kunnen voldoen."	Dit probleem speelde ook voor NS. Het jaartal 2000 was bewust door de Provincie Limburg gekozen opdat er niet met DM'90 kon worden ingeschreven.
	"Bij de aanbesteding van de Noordelijke Nevenlijnen was ook gebruik van bestaand materieel toegestaan. Naar de mening van enkele vervoerders was er vanwege het ontbreken van leasetarieven en/of overnamecondities onvoldoende informatie beschikbaar om een offerte in te dienen op basis van het gebruik van bestaand materieel."	NS wenst hier aan toe te voegen dat dat het in alle gevallen ging om materieel dat in handen was van regionale vervoerders en dus niet NS.

	"De mogelijkheid tweedehands treinen aan te schaffen, zou het voor vervoerders makkelijker maken toe te treden op de spoorwegmarkt."	Materieel dat NS terzijde stelt is nooit toegelaten bij een inschrijving op regionale concessies. Het is NS niet duidelijk wat de ACM met deze passage bedoelt te zeggen.
	"De ACM verwacht dat bij toekomstige aanbestedingen, evenals bij eerdere aanbestedingen, door concessieverleners de mogelijkheid wordt geboden om in te schrijven met tweedehands materieel."	Maar dat gaat telkens om het bestaande materieel dat verplicht gebruikt moet worden. NS heeft hier dus dezelfde positie als andere vervoerders.
	"Daarnaast kan bij decentralisatie van nieuwe lijnen een ongelijk speelveld ontstaan, waarbij vervoerders aanzienlijk moeilijker geschikt materieel kunnen verkrijgen dan NS die reeds beschikt over geschikte treinen voor het rijden op het (gedecentraliseerde) hoofdrailnet."	De ACM kan op dit moment geen uitspraken doen over de vraag of NS beschikt over geschikte treinen voor het rijden op het (gedecentraliseerde) hoofdrailnet. Dit hangt immers geheel af van de eisen die gesteld gaan worden aan het materieel.
6.3	*"WP2000"*	De ACM bespreekt niet de werking van artikel 43b, zevende lid van de WP2000 in haar analyse. Op grond van dit artikel is de nieuwe concessiehouder niet gehouden aan de overdracht van materieel mee te werken, indien het de eerste aanbesteding van een concessie voor regionaal openbaar vervoer op een gedecentraliseerde lijn betreft.
	"Er is geen toezichthouder aangewezen voor de naleving van deze bepalingen uit de Wp2000 of de PSO-verordening."	Dit klopt niet.
	"ACM adviseert om deze verplichting in wet- en regelgeving nader uit te werken zodat duidelijk wordt op welke wijze deze beoordeling uitgevoerd dient te worden."	Europese Verordeningen hebben rechtstreeks werking. Uitwerking is - naar de mening van NS - niet nodig.
	Hoofdstuk 7 – Financiering van treinmaterieel	
7.2	*"Uit het overzicht blijkt dat de overige spoorwegondernemingen die in Nederland actief zijn zoals NS, Deutsche Bahn (met dochter Arriva) en SNCF (met dochter Keolis) beperkt gebruik maken van de diensten van Eurofima. De ACM overweegt dat dit een indicatie is dat deze spoorwegondernemingen niet via Eurofima een groot voordeel op*	Deze conclusie kan niet uit het voorgaande getrokken worden. Het feit dat spoorwegondernemingen beperkt gebruikmaken van de diensten van Eurofima kan ook andere oorzaken hebben. Zo heeft NS in haar schriftelijke reactie op de vragen van de ACM opgemerkt dat haar aandeelhouder toestemming moet geven voor een lening bij Eurofima.

	financieringskosten kunnen behalen."	
	"In de beantwoording op vragen van de ACM geeft NS aan dat ook de huidige treinstellen die worden ingezet op lopende regionale concessies worden overgedragen aan NS Lease B.V."	Deze transactie heeft inmiddels plaatsgevonden.
Hoofdstuk 8 – Open Toegang		
8.1	*"Met de implementatie van het Europese Vierde Spoorwegpakket is er sinds 1 januari 2019 een recht op open toegang ontstaan vanaf dienstregelingsjaar 2020."*	Dit betreft dienstregelingsjaar 2021 en niet 2020.
	"Dit heeft tot gevolg dat regionale vervoerders, NS en eventuele nieuwe toetreders vanaf dienstregelingsjaar 2020 wel een recht op open toegang hebben op de regionale lijnen, maar dat omgekeerd regionale vervoerders (en eventuele nieuwe toetreders) geen recht op open toegang hebben voor het HRN tot 2025."	Idem.
	"Voor de regionale spoorlijnen is er geen overgangsregeling van toepassing."	De ACM merkt niet op waarom gebruik is gemaakt van een overgangsregeling voor het HRN. De concessiehouder van het HRN betaalt immers jaarlijks een aanzienlijk bedrag aan de concessieverlener voor de exploitatie van de vervoerconcessie op het hoofdrailnet. Dit is bij regionale concessies niet het geval, daar is juist sprake van subsidieverlening.
8.2	*"Als alleen NS bij een regionale aanbesteding zou kunnen aanbieden om de regionale treinen door te laten rijden over het HRN naar een nabij gelegen station, dan levert dit een concurrentievoordeel op voor NS indien regionale vervoerders niet dezelfde mogelijkheid hebben om door te rijden op het HRN (omdat het HRN is uitgezonderd van het recht op open toegang)"*	De ACM stelt in par. 8.3 dat concessieverleners hebben opgemerkt geen extra punten toe te kennen aan vervoerders die (kunnen) doorrijden. Om die reden is de stelling onbegrijpelijk dat NS een "concurrentievoordeel" zou hebben bij regionale aanbestedingen. Overigens is de overgangsregeling alleen van toepassing op het huidige HRN.
	"Als een regionale vervoerder een concessie wint, dan moet hij ermee rekening houden dat een andere vervoerder gebruik wil maken van het recht op open toegang."	Dit geldt ook voor NS en is dus niet alleen van toepassing op regionale vervoerders.
	"In dat geval zouden vervoerders bij een aanbesteding wel rekening moeten houden bij hun inschrijving met	NS moet bij een inschrijving op een regionale aanbesteding ook rekening houden met een beroep op open toegang van andere vervoerders.

	een beroep op open toegang door NS, terwijl NS omgekeerd hier geen rekening mee hoeft te houden."	
	"Indien er bij ProRail door Connexxion en NS een conflicterende capaciteitsaanvraag wordt ingediend, dan is de verwachting dat ProRail de capaciteit zal toewijzen aan NS omdat bij de toewijzing van capaciteit nationaal openbaar vervoer een hogere prioriteit krijgt dan streekgewestelijk openbaar vervoer."	Op de samenlooptrajecten behoren beide treinen tot de categorie stadsgewestelijk vervoer. Het is de vraag of ProRail rekening zal houden met de categorie van de treinen op een ander trajectdeel.
	"Gelet op het voorgaande concludeert de ACM dat er beperkte risico's zijn dat NS vanwege de asymmetrie in regelgeving als enige partij bij regionale aanbestedingen zal aanbieden om door te rijden over het HRN en dat daarmee een groot concurrentievoordeel behaald zou kunnen worden."	Er is geen "asymmetrie" in de regelgeving. NS betaalt een concessievergoeding voor het HRN, terwijl de regionale vervoerders juist een vergoeding (subsidie) ontvangen voor de exploitatie van regionale concessies. De ACM stelt in par. 8.3 dat concessieverleners hebben opgemerkt geen extra punten toe te kennen aan vervoerders die (kunnen) doorrijden. De stelling dat NS een "groot concurrentievoordeel" zou kunnen behalen is in dat licht onbegrijpelijk en niet gemotiveerd.
	"NS geeft aan dat hierover nog niets bekend is."	NS heeft in haar (schriftelijke) antwoorden op vragen van de ACM gemotiveerd aangegeven waarom doorrijden in de praktijk erg ingewikkeld is. De stelling "NS geeft aan dat hierover nog niets bekend is", is dan ook geen goede weergave van de antwoorden van NS.
8.3	*"Uit het voorgaande blijkt dat er een beperkt risico is dat er een ongelijk speelveld ontstaat omdat regionale vervoerders een onzekerheidsmarge in hun bieding moeten opnemen voor de situatie dat NS gebruik wil maken van haar recht op open toegang door treinen van het HRN door te laten rijden naar een regionaal station."*	NS moet ook een onzekerheidsmarge in haar bieding opnemen voor de situatie dat een andere vervoerder gebruik wil maken van haar recht op open toegang.
	"Ook hebben concessieverleners aangegeven geen extra punten toe te kennen aan vervoerders die (kunnen) doorrijden."	Dit maakt de stelling van de ACM dat er mogelijk sprake is van een "groot concurrentievoordeel" onbegrijpelijk.
	"De ACM verwacht niet dat het opheffen van de asymmetrie in regelgeving in de periode tot 2026	De overgangsregeling is van toepassing tot 1 januari 2025 (HRN).

	noodzakelijk is voor het realiseren van een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen."	
	"Een meer effectieve beheersmaatregel is een verbod voor NS om treinen van het HRN op basis van open toegang door te laten rijden op regionale lijnen, of omgekeerd. Het is echter de vraag op dit op basis van Europese regelgeving mogelijk is. Hiermee zou de (grotere) onzekerheid voor andere vervoerders worden weggenomen."	Het is NS niet duidelijk welk probleem de ACM hier probeert op te lossen. De ACM merkt zelf op dat concessieverleners hebben aangegeven geen extra punten toe te kennen aan vervoerders die (kunnen) doorrijden.
	"Als het vanuit vervoerskundige overwegingen wenselijk is om treinen door te laten rijden van of naar het HRN, dan adviseert de ACM om deze samenloopopties toe te voegen aan de regionale concessies."	NS vraagt zich af waar dit advies op is gebaseerd. Deze stellingname is in ieder niet onderbouwd.
	"Een dergelijke analyse van de vervoerkundige effecten op basis van reisgegevens stelt het reizigersbelang voorop en niet de concessiegrenzen."	Het zal onderzocht moeten worden of door samenloopopties toe te voegen aan regionale concessies, het reizigersbelang voorop wordt gesteld. NS is niet bekend met een dergelijk onderzoek van de ACM.
Hoofdstuk 9 – ERTMS		
9.2	*"De totale kosten voor het Programma ERTMS worden geschat op 2,5 miljard euro, waarbij de ombouw van materieel een substantiële kostenpost is."*	Voor het Programma ERTMS is 2,5 miljard euro ter beschikking gesteld.
9.3	*"Ten aanzien van de compensatie die NS uit hoofde van de HRN-concessie ontvangt, adviseert de ACM om daaraan de voorwaarde te verbinden dat de treinen waarvoor compensatie is ontvangen uitsluitend ingezet kunnen worden voor het HRN, of dat anders (een gedeelte van) de ontvangen compensatie terugbetaald moet worden."*	Als bestaand materieel kan worden ingezet, dan geldt dat ook voor het materieel van regionale vervoerders dat ook gesubsidieerd is omgebouwd.
Hoofdstuk 10 – Mogelijkheid aanbieden enkelvoudig in- en uitchecken		
10.1	*Algemeen. NS is niet bevraagd op het onderwerp "Mogelijkheid aanbieden enkelvoudig in- en uitchecken"*	Ontbreken hoor- en wederhoor.
	"Wanneer NS een regionale concessie wint heeft zij het voordeel dat ze gebruik kan maken van de check in- / check out faciliteiten van het HRN. Dit betekent dat de	Deze stelling is een aanname / niet-onderbouwde stellingname waarvan de juistheid afhangt van het type concessie en wat hierover is bepaald in het Programma van Eisen.

	reiziger niet hoeft uit te checken en weer in te checken bij een overstap van het HRN naar een regionale lijn of omgekeerd."	
	"Andere vervoerders kunnen geen gebruik maken van de bestaande faciliteiten en moeten eigen check-in check-uit paaltjes plaatsen op stations waar reizigers kunnen overstappen van het HRN naar een regionale lijn. Overstappende reizigers van NS naar de regionale vervoerders en andersom moeten dan eerst uitchecken en weer inchecken wanneer ze overstappen."	Op alle stations in Nederland staan in- en uitcheck palen. Soms zijn die van NS, soms van andere vervoerders. Op stations waar NS niet halteert staan geen palen van NS. Op samenloopstations – d.w.z. stations waar zowel NS als een andere spoorvervoerder halteert – staan palen van NS en van die andere spoorvervoerder. Het is niet begrijpelijk waarom andere vervoerders geen gebruik kunnen maken van die bestaande voorzieningen, of die nou van een andere regionale vervoerder zijn of van NS. Als de zittende regionale vervoerder (wederom) de concessiehouder wordt, kan hij gebruik blijven maken van diezelfde palen. Als een andere (regionale) vervoerder de concessie wint, kunnen de palen worden overgenomen.
	"Al langere tijd wordt door het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een landelijke invoering van enkelvoudig in- en uitchecken, maar dit blijkt in de praktijk nog lastig te realiseren."	Op 4 februari 2019 heeft de Staatssecretaris van IenW de Tweede Kamer geïnformeerd dat op basis van het advies van het samenwerkingsverband van decentrale openbaar vervoer autoriteiten (DOVA) is besloten om enkelvoudig in- en uitchecken niet landelijk in te voeren.
10.2	*"NS geniet een (beperkt) kostenvoordeel ten opzichte van andere vervoerders als zij geen extra in- en uitcheckpaaltjes hoeft te plaatsen op stations waar reizigers kunnen overstappen van het HRN naar een regionale vervoerder. Bovendien ervaren de reizigers extra ongemak als NS de concessie niet wint, vanwege de extra in- en uitcheck die moet plaatsvinden."*	Zie ook vorige onderdelen 10.1. Nieuwe stations daargelaten, staan op elk stations palen. Niet valt in te zien waarom NS geen palen zou moeten plaatsen of overnemen op de stations waar zij niet of niet meer halteert.
	"In het verleden werd nog een dubbel opstaptarief gerekend voor reizigers die overstappen van de ene naar de andere vervoerder. In 2013 zijn afspraken gemaakt om dit te voorkomen."	De relevantie van dit onderwerp met betrekking tot het enkelvoudig in- en uitchecken is onduidelijk, evenals de aangehaalde bron.
	"Wanneer NS een concessie wint, kan ze dij bestaande paaltjes van het HRN gebruiken – zoals bijvoorbeeld	Idem.

	het geval is bij de lijn Gouda-Alphen – en ondervinden reizigers geen ongemak."	
10.3	*"Uit onderzoek van de ACM is gebleken dat concessieverleners momenteel geen extra punten toekennen voor het kunnen aanbieden van enkelvoudig in- en uitchecken. NS heeft dan mogelijk wel nog steeds een (in absolute omvang beperkt) kostenvoordeel omdat zij geen extra paaltjes hoeft te plaatsen."*	**Idem.**
	"De provincies staan allen positief tegenover enkelvoudig in- en uitchecken."	**Dit is onjuist, zie uitkomsten DOVA.**
	"Voorts wordt er al langere tijd onderzoek gedaan naar een landelijke uitrol van een enkelvoudig check-in check-uit systeem. Daarbij wordt veelal gewezen op de mededingingsrechtelijke risico's vanwege de samenwerking tussen vervoerders die hiervoor noodzakelijk zou zijn. In 2016 heeft de ACM op verzoek van Connexxion en NS een oordeel gegeven ten aanzien van de voorgenomen pilot op de Valleilijn. Bij deze beoordeling zag de ACM risico's omdat partijen voor de invoering tariefafspraken wilden maken. Bovendien wilden partijen de uitwisseling van concurrentiegevoelige transactiegegevens van de OV-chipkaart niet bij een trusted third party onderbrengen. Desondanks heeft de ACM de proef voor een beperkte periode van één jaar toegestaan."	**NS verzoekt de ACM de weergave van haar standpunt in lijn te brengen met de precieze inhoud van de informele zienswijze 28 juni 2016, en het proces daaromheen.**
	"Advies wenselijkheid aanvullende beheersmaatregelen Zolang concessieverleners geen extra punten toekennen bij een aanbesteding aan de vervoerder die enkelvoudig in- en uitchecken kan aanbieden, is er geen groot risico op een verstoring van het gelijk speelveld. De concessieverlener zou daarbij kunnen aanbieden om zelf te voorzien in het plaatsen van de	**Zie opmerkingen hiervoor over eigendom palen.**

	benodigde check-in / check-uit paaltjes om het speelveld geheel te effenen. Een meer structurele oplossing is de landelijke invoering van enkelvoudig in- en uitchecken. Maar mogelijk kan het probleem ook worden geadresseerd met innovatieve oplossingen, waardoor het in- en uitchecken bij verschillende vervoerders niet meer nodig is."	
	Hoofdstuk 11 – Strategische grond- en vastgoedposities	
11.2	*"NS heeft bij de verdeling ruim 7.000 ha. van de 13.000 ha. vastgoed toebedeeld gekregen."*	Zoals in de beantwoording op de vragen van de ACM aangegeven: "Tijdens de splitsing in 1995 bleef ongeveer 4.943 hectare grond bij NS Vastgoed in eigendom achter. Inmiddels is dit aantal teruggebracht tot 1.014 hectare. Zie voor een recente lijst met eigendommen van NS Vastgoed, de uitdraai uit het kadaster van juni 2018 (bijlage 2.7 bij de eerder aangeleverde antwoorden).
	"NS vastgoed kan vanwege haar preferente positie als enige projecten boven of onder de railinfrastructuur ontwikkelen en is hierbij ook geen vergoeding aan de Rijksoverheid verschuldigd"	Dit onder- en overbouwingsrecht geldt alleen tot een maximum gerekend vanaf het einde van een perron (variërend van 0 – 500 meter).
	"Daarnaast blijkt het voor andere vervoerders lastig te zijn om geschikte locaties te vinden waar de door hen gewenste voorzieningen gerealiseerd kunnen worden, waarbij NS mogelijk andere vervoerders niet toestaat om de gewenste faciliteiten op hun grondgebied te realiseren."	De onderbouwing voor deze stelling ontbreekt. De toegang tot diensten en dienstvoorzieningen is immers gereguleerd.
	"In de praktijk is ook gebleken dat er onduidelijkheid is met betrekking tot het grond- en vastgoedbezit van NS, doordat vervoerders onvoldoende inzicht hebben in het grond- en vastgoedbezit van NS."	Dit is een onbegrijpelijke stelling. Daar is het Kadaster voor.
	"Uit de gesprekken met diverse gesprekspartners is gebleken dat deze strategische focus op stations en het stationsgebied in combinatie met het exclusieve exploitatierecht van NS andere vervoerders geen of	Het exclusieve exploitatierecht ziet op het commerciële exploitatierecht op stations en niet op de realisatie van dienstvoorzieningen. Deze koppeling is dan ook niet juist. Bovendien is de toegang tot diensten en dienstvoorzieningen op stations gereguleerd.

	nauwelijks de mogelijkheid biedt om in het stationsgebied nieuwe dienstvoorzieningen te realiseren."	
	"Het exclusieve commercieel exploitatierecht resulteert daarmee in de ongelijke situatie dat NS wel winkels kan exploiteren op stations en andere vervoerders niet, of alleen met toestemming van NS."	NS Stations Retailbedrijf exploiteert de Kiosk, niet de vervoerder (NSR). De ACM doet het voorkomen alsof NSR beslist waar winkels komen en andere vervoerders die mogelijkheid niet hebben. Dat is onjuist. Bovendien is dit niet relevant voor het gelijke speelveld.
	"Als een concessieverlener bij een aanbesteding waarde toekent aan de aanwezigheid van winkels (bijvoorbeeld voor het vergroten van de sociale veiligheid) en NS aan andere vervoerders niet de mogelijkheid biedt om een winkel te openen, dan leidt dit mogelijk tot een verstoring van het gelijk speelveld."	Dit is een onbegrijpelijke stelling. NS Stations biedt sinds december 2010 de mogelijkheid om haar commerciële exploitatierecht door te leggen op die stations waar NSR niet rijdt. Van dit aanbod is tot op heden geen enkele keer gebruikgemaakt. Bij Team Vervoerders van NS is ook geen verzoek bekend van een vervoerder die een commerciële winkel wil openen in haar concessiegebied.
	"In de praktijk is het voorgekomen dat NS een kiosk heeft gesloten op het perron in Amersfoort waar Connexxion halteert."	De ACM doet het voorkomen alsof NS Stations Retailbedrijf deze Kiosk heeft gesloten om Connexxion dwars te zitten, terwijl dit is gebeurd omdat er te weinig klanten waren op dat perron (commerciële afweging). Overigens opent het Retailbedrijf ook winkels op stations waar NSR niet rijdt, zoals Zevenaar en Emmen.
11.3	*"Voorkomen moet worden dat een vervoerder na gunning van de concessie in onzekerheid verkeert of de voor de bouw van de dienstvoorziening noodzakelijke vergunningen afgegeven zullen worden door de provincie die zelf in het bestek eisen heeft geformuleerd over de aanwezigheid van deze dienstvoorzieningen."*	Vergunningen worden meestal verstrekt door de gemeenten.
	"Op stations waar NS niet halteert, ligt het bovendien meer in de rede om dit exploitatierecht bij de concessiehouder te leggen, zodat deze vervoerder zelf meer mogelijkheden heeft om zich te profileren op stations en reizigers aan zich te binden."	Regionale vervoerders krijgen alle ruimte om zich te profileren op de stations.
Tabel 2 - Overzicht decentrale concessies en vervoerders		
	"NSR (Uitgevoerd door Abellio NL)"	NSR voert de concessie uit.

***

NS

Legal - ***Groep***

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2812
3500 GV Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2812, 3500 GV Utrecht
Autoriteit Consument & Markt
Directie Telecom, Vervoer en Post
T.a.v. mw. 10.2.e en dhr. 10.2.e
Postbus 16326
2500 BH Den Haag

Datum 5 maart 2019
Ons kenmerk NSLG/10.2.e/12756
Onderwerp Update Quick Scan ACM

Telefoon 06 - 10.2.e
Telefax 030 - 10.2.e
E-mail 10.2.e @ns.nl

Geachte mevrouw 10.2.e , geachte heer 10.2.e

Op 12 februari 2019 ontving NS van u het conceptadvies *"Eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer"* ("het conceptadvies"). NS maakt graag gebruik van de geboden gelegenheid om te reageren op feitelijke onjuistheden. In **Bijlage 1** treft u een (voorlopige) inventarisatie aan van feitelijke onjuistheden die NS binnen de door u gestelde reactietermijn (uiterlijk 5 maart 2019) kon verwerken.

Daarnaast geeft het conceptadvies aanleiding tot een nadere reactie. De reden hiervoor is dat NS zorgen heeft over zowel de inhoud als de wijze van totstandkoming van het conceptadvies, en daarmee de kwaliteit. Gelet op de beperkte reactietermijn zal NS zich op dit moment beperken tot de navolgende punten, te weten: (1) de manier waarop de ACM invulling heeft gegeven aan haar adviesopdracht, (2) de gekozen onderzoeksmethode, en (3) de zorgvuldigheid waarmee het conceptadvies tot stand gekomen is.

Graag gaat NS er van uit dat u de feitelijke onjuistheden en de (voorlopige) aanvullende opmerkingen van NS overneemt in de definitieve versie van het advies, en de conclusies daarmee in overeenstemming brengt.

1. Invulling adviesopdracht

NS constateert dat de ACM in het conceptadvies politiek stelling neemt, hetgeen zich wellicht laat verklaren uit de politieke aanleiding van het conceptadvies.[1] Dit neemt echter niet weg dat deze stellingname, en de daarin verwoorde ambitie, zich moeilijk verhouden tot de open en neutrale houding die van een bestuursorgaan op grond van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur mag worden verwacht.

Het conceptadvies toont het spanningsveld tussen de rol van de ACM als toezichthouder en de rol als beleidspolitieke adviseur. Over deze verschillende rollen, en de wijze waarop deze

---

[1] In de Quickscan Personenvervoer per spoor 2013 ("Quickscan") schreef de ACM toen dat zij (citaat:) "*binnen de gekozen marktordening haar ambitie niet kan waarmaken om de mogelijkheden voor regionale vervoerders te bevorderen.*" (p.7 Quickscan 2013).

organisatorisch zijn belegd, heeft de ACM vorig jaar met de Tweede Kamer gesproken. De opvatting van de ACM was dat de afdeling die toezicht houdt, ook de afdeling zou moeten zijn voor de beleidspolitieke advisering. Het proces zou tekort worden gedaan, als die taken van elkaar gescheiden zouden worden.

Het conceptadvies maakt volgens NS nu juist inzichtelijk waarom een knip in dit geval wel wenselijk was geweest. De huidige organisatie leidt tot de vraag in hoeverre de toezichts- en beleidspolitieke taak niet vermengd raken en welke invloed dit heeft op de onafhankelijke en objectieve benadering die in een dergelijk adviestraject mag worden verwacht. In de beleving van NS had de ACM er, juist gegeven de politieke context van haar opdracht, verstandig aan gedaan deze rollen van elkaar te scheiden zodat hierover geen enkele twijfel ontstaat.

2. Onderzoeksmethode

De werkwijze in het adviestraject van de ACM lijkt zich beperkt te hebben tot het maken van een inventarisatie van (gepercipieerde) risico's, zonder dat wordt onderbouwd of, en waarom, er daadwerkelijk problemen zijn. Zo is er geen duidelijke analyse van de relevante (aanbestedings)markten gemaakt door de ACM. Niet duidelijk is dan ook welke factoren vanuit het oogpunt van een gelijk speelveld volgens de ACM relevant zijn, en hoe die zich verhouden tot de actuele marktsituatie. Het had op de weg gelegen van de ACM om dit te onderzoeken, en om zorg te dragen voor voldoende (feitelijke) onderbouwing van de beheersmaatregelen in het conceptadvies.

Uit het conceptadvies blijkt verder dat de inventarisatie van gepercipieerde risico's ontleend is aan input van de branchevereniging FMN. Het is niet duidelijk of de (vermeende) risico's werkelijk door alle leden worden gedeeld of dat zij eenvoudigweg hun "wensenlijstjes" hebben gebundeld. Daarnaast blijkt ook niet gespreken is met andere (regionale) vervoerders, zoals de grootstedelijke vervoerders en Qbuzz. Onduidelijk is ook of de ACM enig eigen onderzoek naar de gegrondheid heeft verricht. NS mist een toelichting op de selectie van de gesprekspartners van de ACM, en een motivering waarom zij de stellingen van de ene partij aannemelijker acht dan die van de andere partij.

In dit licht valt het NS ook op dat de ACM (eerst) uitgebreid met haar concurrenten heeft gesproken, maar nauwelijks met NS. FMN is, zo volgt uit het conceptadvies, al zeker vanaf begin september 2018 betrokken. NS werd pas eind 2018 (beperkt) in de gelegenheid gesteld input te leveren. NS heeft, na herhaalde verzoeken en onder tijdsdruk, op basis van een vragenlijst van de ACM een reactie mogen geven op een aantal specifieke vragen[2], die overigens slechts betrekking hadden op een deel van de onderwerpen waarover nu advies wordt uitgebracht. NS kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de ACM haar conclusies op dat moment al had getrokken. NS heeft weinig ruimte ervaren voor een open uitwisseling van standpunten en inhoudelijke dialoog, hetgeen passend was geweest in de traject.

Opvallend is verder het ontbreken van de inbreng en/of feitelijke ervaringen van de decentrale vervoerautoriteiten (aanbestedende overheden). Dit zijn immers, net als de reizigers, ook de klanten van de vervoerbedrijven en tevens de opdrachtgevers / concessieverleners. Zij zijn verantwoordelijk voor regionale aanbestedingen van openbaar vervoer, en dus een belangrijke (objectieve) factor bij het creëren van een gelijk speelveld.

---

[2] Deze lijken achteraf bezien geïnspireerd te zijn op de door FMN aangedragen lijst van thema's (pagina 9 van het conceptadvies).

Als **Bijlage 2** bij deze brief sturen we u een (voorlopig) advies van het onafhankelijke mededingingseconomische adviesbureau RBB Economics, waarin nader wordt ingegaan op (o.a.) de onderzoeksmethode en andere kritiekpunten, en zij merkt op dat het conceptadvies: *"geen, of slechts in zeer beperkte mate, een analyse van de aanbestedingsmarkt voor regionaal spoor [is]."*

3. (On)zorgvuldigheid

NS is, mede gelet op het voorgaande, van mening dat het conceptadvies onvoldoende recht doet aan de gangbare (bestuursrechtelijke) kwaliteitsnormen en –waarborgen, waardoor de onpartijdigheid en zorgvuldigheid ervan ter discussie kunnen worden gesteld. Ook worden in het conceptadvies niet-onderbouwde en feitelijk onjuiste stellingnames van FMN regelmatig als vaststaande feiten overgenomen, zonder eigen analyse van de ACM en zonder dat de door NS aangedragen feiten en onderbouwing daarbij worden besproken. In de enkele gevallen waarin dat wel gebeurt, worden de standpunten en de inbreng van NS anders voorgesteld dan hoe deze door NS is toegelicht. De ACM heeft geweigerd de aandachtspuntennotitie van FMN (de aangehaalde bron in voetnoot 16), waar zij zich op baseert, te verstrekken. Naar de opvatting van NS draagt een dergelijke opstelling niet bij aan het beeld van openheid, neutraliteit en objectiviteit.

Daarnaast lijkt de ACM één van haar eigen randvoorwaarden uit het oog te verliezen, waar zij op pagina 6 van het conceptadvies schrijft dat relevante randvoorwaarde is, (citaat:) *"het toepassen van symmetrische regels, zodat dezelfde niet-discriminerende regels van toepassing zijn voor alle bedrijven."* NS vraagt zich af hoe het gegeven dat de mogelijk (aanvullende) aanbevelingen voor een gelijk speelveld uit het conceptadvies vooral betrekking hebben op NS en niet op de markt als geheel, zich verhoudt tot voormelde randvoorwaarde.

Tot slot presenteert de ACM met regelmaat bevindingen uit de Limburg-zaak als onomstotelijk vaststaande feiten. Deze zaak ligt, zoals bekend, momenteel ter beoordeling voor bij de rechtbank Rotterdam en is dan ook nog niet in rechte vast komen te staan. Nog opmerkelijker is dat eerdere feitelijke en juridische bevindingen waarop de ACM in de procedure zelf al is teruggekomen, alsnog en ten onrechte door de ACM worden gebruikt om risico's voor een verstoring van een gelijk speelveld te signaleren.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard voor een nadere toelichting beschikbaar.

Hoogachtend,

10.2.e
10.2.e

Advocaten – NS Legal / Mededinging & Regulering

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Royal Haskoning/DHV
Datum: dinsdag 5 maart 2019 16:57:23

Beste 10.2.e ,
Dank voor je mail en goed dat jullie je prepareren op het onderzoek naar stationsordening.
Op dit moment zijn we met de onderzoekers van Royal Haskoning/DHV nog in de (voorbereidende) fase voordat ze contact gaan opnemen met externe stakeholders om input te gaan krijgen (waaronder van NS Reizigers als vervoerder).
Voor NS Stations geldt – net als voor ProRail Stationsafdeling – dat er een (regulier) gezamenlijk Directeurenoverleg Stations (IenW - NS Stations – ProRail) ingepland wordt om o.a. kennis te maken met de onderzoekers. Dit zal plaatsvinden voordat de onderzoekers met (andere) externe partijen contact gaan opnemen om input te krijgen voor het onderzoek.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 5 maart 2019 15:36
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Royal Haskoning/DHV

Hoi 10.2.e
Ik heb een vraag over het onderzoek naar stationsordening.
Kunnen wij al contact opnemen met Royal Haskoning/DHV over het onderzoek. En zo ja, heb je voor mij de contactpersoon.
Wij willen graag de juiste mensen stand-by zetten en kijken welk werk er op ons af gaat komen.
Bij de andere ordeningsonderzoeken merken wij dat er ook veel informatie wordt gevraagd en het scheelt als wij dan al gesproken hebben met de onderzoekers.
Alvast dank.

Hartelijk dank.
Met vriendelijke groeten,

10.2.e
10.2.e

T +31 6 - 10.2.e

NS | Stakeholder-, reputatie en concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

---

brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl"
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: voorbereiding volgende Directeurenoverleg Stations van 17 april
Datum: woensdag 6 maart 2019 17:35:59

Dag 10.2.e & 10.2.e
@10.2.e : n.a.v. ons telefoongesprek zonet, vanuit 10.2.e is de behoefte om van NS Stations meer info te vernemen over de plannen die vorige week tijdens presentatie van jaarcijfers van NS Groep ontvouwd zijn m.b.t. stationsinvesteringen. BRW

BRW

Met vriendelijke groet,
10.2.e
sr. beleidsadviseur
10.2.e

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directoraat Generaal Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
E 10.2.e @minienm.nl
T +31 (0)6 - 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 12e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Ter kennisneming reactie NS op Conceptadvies ACM eerlijke kansen aanbestedingen regionaal spoorvervoer
Datum: dinsdag 16 april 2019 09:49:59
Bijlagen: image001.png

Hi 10.2.e,
Wij vonden het ook een nuttig gesprek. En nogmaals het aanbod dat we beschikbaar zijn voor meer of aanvullende toelichting.
Voor wat betreft ACM zijn er gesprekken geweest met ACM waar onze reactie is toegelicht. ACM heeft daarbij aangegeven geen verdere toelichting of input van ons nodig te hebben op dit moment. Wel bereidt NS inderdaad een aanvullende notitie voor op het punt gescheiden boekhouding/kruissubsidiering. Uiteraard zijn we bereid die met IenW te delen. Ik zal deze dan ook naar je sturen wanneer hij gereed is.
Overigens bij deze nogmaals het aanbod onze reactie ook aan jullie toe te lichten, mocht daar behoefte aan zijn. Hoor graag van je!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS 10.2.e

Internet

Van: 10.2.e - BSK [10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 12 april 2019 14:08
Aan: 10.2.e
Onderwerp: FW: Ter kennisneming reactie NS op Conceptadvies ACM eerlijke kansen aanbestedingen regionaal spoorvervoer

Ha 10.2.e
Dank voor het nuttige gesprek van zonet. Ik was nog een ding vergeten te vragen aan je. NS heeft aan ACM begin maart een reactie gegeven op het concept rapport regionale aanbestedingen waaronder een rapport van RBB Economics. Ik begrijp uit de stukken dat er nog een uitgebreider stuk zou komen van RBB. Ik ben benieuwd of dat er is en wat hun conclusie is. Is dat stuk deelbaar met ons? Hoor het graag.
Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e SJG <10.2.e n@NS.NL>
Verzonden: woensdag 6 maart 2019 21:01
Aan: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e <10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: Ter kennisneming reactie NS op Conceptadvies ACM eerlijke kansen aanbestedingen regionaal spoorvervoer

Dubbele inhoud met document 72

Dubbele inhoud met document 72

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e
Onderwerp: Ter kennisneming reactie NS op Conceptadvies ACM eerlijke kansen aanbestedingen regionaal spoorvervoer
Datum: woensdag 6 maart 2019 21:01:51
Bijlagen: Bijlage 1 - Tabel Feitelijke onjuistheden.pdf
Bijlage 2 - reactie RBB Economics op ACM conceptadvies regionale aanbestedingen.pdf
NS Brief n.a.v. concetpadvies (Update Quick Scan).pdf
Conceptadvies eerlijke kansen aanbestedingen regionaal spoorvervoer.pdf

---

Beste 10.2.e

Eén van de bouwstenen binnen de ordeningsvraagstukken is een advies van de ACM naar *eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer*. NS is door de ACM gevraagd te reageren op het conceptadvies ten einde te controleren op feitelijke onjuistheden. Tijdens het lezen van het rapport zijn wij echter tot de conclusie gekomen dat het conceptadvies aanleiding geeft tot een nadere reactie. NS maakt zich namelijk zorgen over de kwaliteit van het rapport. Wij hebben zorgen over de inhoud, maar ook de wijze van totstandkoming van het conceptadvies. In de brief aan de ACM gaan wij hier op in. Aangezien een deel van onze zorgen gebaseerd is op het feit dat de ACM naar onze mening op de stoel van het beleidsdepartement gaat zitten stuur ik onze reactie hierbij ter kennisneming aan jou toe. Ter volledigheid heb ik ook het conceptrapport toegevoegd.

Wij constateren een trend in de kwaliteit van de adviezen van de ACM en de wijze waarop de ACM steeds vaker beleidsmatige uitspraken uitdoet.
Wij zijn graag bereid hierover met je van gedachten te wisselen en natuurlijk onze brief aan ACM nader toe te lichten indien gewenst.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e

T +31 6 - 10.2.e

NS | Stakeholder-, reputatie en concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Onderzoek stations
Datum: dinsdag 12 maart 2019 14:06:08
Bijlagen: image001.png


10.2.e
10.2.e *Team Vervoerders*

T 06 – 10.2.e

NS Stations
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht



Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 12 maart 2019 13:53
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Onderzoek stations

Sorry, 10.2.e! Ik lees weer eens niet verder dan de eerste zin, haha.
Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
Verzonden: dinsdag 12 maart 2019 13:42
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Onderzoek stations

Jawel, zoals onder aangegeven: Donderdag de 28e in de ochtend eventueel vrij te maken.
10.2.e
10.2.e *Team Vervoerders*

T 06 – 10.2.e

NS Stations
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht



Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 12 maart 2019 12:38
Aan: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
Onderwerp: RE: Onderzoek stations

Hallo 10.2.e,

Heb jij helemaal geen ruimte op de ochtend van de donderdag de 28e?
Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>
Verzonden: maandag 11 maart 2019 10:41
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Onderzoek stations

Beste 10.2.e

e e

Donderdag de 28 kan ik vanaf 13 uur vrijmaken. Eventueel ook de ochtend. Woensdag de 27 is heel lastig.

Hopelijk kan het de 28e. Hoor het graag.

Groetjes,

10.2.e
10.2.e
10.2.e *Team Vervoerders*

T 06 – 10.2.e

NS Stations
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht



Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 8 maart 2019 13:58
Aan: 10.2.e 10.2.e @nsstations.nl>; 10.2.e (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Onderzoek stations

Beste 10.2.e en 10.2.e

Op het afgelopen regulier overleg bespraken wij de toevoeging van de vierde optie naar aanleiding van een vraag in de Kamer.

Het bureau bereid een voorstel voor het uitwerken van deze vierde optie voor. Deze zouden wij in het bijzijn van het bureau graag met jullie bespreken. Ik ga hiervoor een moment prikken. Zouden jullie mij kunnen laten weten hoe jullie beschikbaarheid is op woensdag 27 en donderdag 28 maart?

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e @minienm.nl
+316 10.2.e
Rijnstraat 8|Den Haag

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Informatie vennootschap

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e @ns.nl
Cc: 10.2.e 10.2.e - BSK
Onderwerp: Reactie op (concept) brieven over stations en open toegang
Datum: woensdag 20 maart 2019 18:59:00

Beste 10.2.e,
Naast jullie brief over de onderzoeksopzet effecten van aanbesteden hebben jullie ons ook input gegeven op het onderzoek naar de positie van stations en het onderzoek effecten open toegang. Ik had hier nog niet richting jou op gereageerd, maar ik wilde dat alsnog doen zodat helder is dat jullie reactie goed is aangekomen.
Allereerst dank voor de input. Ik begrijp dat jullie inhoudelijke punten inmiddels goed zijn besproken en voor zover mogelijk meegenomen. NS is goed vertegenwoordigd in de verschillende klankbordgroepen die rondom de onderzoeken zijn georganiseerd. A.s. vrijdag spreken we jullie bijvoorbeeld over het onderzoek naar open toegang.
Zoals ik al eerder heb gemeld geven we als I&W momenteel vorm aan een solide stakeholdermanagement op verschillende niveaus. Op deze wijze willen we NS en andere stakeholders structureel meenemen in alle ontwikkelingen.
Met vriendelijke groet,
10.2.e
10.2.e OV en Stations

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Kennismaking
Datum: maandag 25 maart 2019 13:09:00
Bijlagen: image001.png

Ha 10.2.e
Ik krijg net een conflicterende afspraak voor as woensdag erin geschoten die ik voorrang moet geven. Zou jij eventueel ook om 11 uur kunnen? Ik hoor het graag.
Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 25 maart 2019 09:01
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Kennismaking

Hi 10.2.e

Fijn! Zullen we om 10.00u doen?

Gr 10.2.e

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: donderdag 21 maart 2019 13:35
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Kennismaking

Dag 10.2.e
Prima om nader kennis te maken. Woensdagochtend kan, ik heb dan nog geen afspraken staan dus het kan ook net voorafgaand aan je afspraak als je dat wil. Laat maar even weten dan meld ik je aan bij de receptie.
Vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: woensdag 20 maart 2019 13:18
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Kennismaking

Hi 10.2.e

We zagen elkaar onlangs even kort in Den Haag bij een seminar. Leuk om eindelijk eens kennis te maken wat mij betreft!
Ik zou volgende week woensdag kunnen in de ochtend? Ben dan in Den Haag voor een overleg in de middag.
10.2.e gaf in een kennismaking met 10.2.e en mij aan dat het wellicht handig zou zijn een meer structurele bila te hebben tussen NS-IenW, we zouden die ook gelijk hier aan kunnen koppelen. Hij noemde jouw naam en die van 10.2.e daarvoor.
Hoor graag!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

T +31 (0)6 – 10.2.e

NS Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: concept-brief informatieverzoek mogelijke decentralisatie sprinterdiensten
Datum: woensdag 27 maart 2019 12:09:00
Bijlagen: Brief IenW aan NS - informatieprofiel Zwolle-Leeuwarden-Groningen en Apeldoorn-Enschede bs.docx
BIJLAGE I.docx

Beste 10.2.e ,
Dank voor je reactie op onze conceptbrief met bijlage. Graag geef ik hierbij een toelichting.
Uit het regeerakkoord volgt dat één of meer van de betreffende sprinterdiensten mogelijk toegevoegd gaat worden aan één of meerdere regionale OV-concessies. Dat is waar we ons op baseren met het informatieverzoek. Om in de uitwerking van het regeerakkoord het goede gesprek te kunnen voeren met de betrokken provincies, hebben we nadere informatie (zoals benoemd in de conceptbrief met bijlage) van NS nodig. Voordat de betrokken provincies kunnen instemmen met een decentralisatie, moet inzichtelijk zijn welk bedrag daarbij hoort. Voor een voortvarende uitwerking van het regeerakkoord worden een aantal punten parallel uitgezet en uitgezocht. Zo wordt tegelijkertijd met dit verzoek om informatie uitgezocht wat voor meerwaarde decentralisatie biedt voor de reiziger.
In je mail stonden een aantal specifieke vragen. Daarop heb ik hieronder antwoord gegeven (in groen).
Als er behoefte aan is plannen we graag een telefonisch overleg om deze mail toe te lichten.
Met vriendelijke groet,
10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: vrijdag 8 maart 2019 16:16
Aan: 10.2.e - BSK
CC: 10.2.e - BSK ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: concept-brief informatieverzoek mogelijke decentralisatie sprinterdiensten

Dag 10.2.e

Dank nogmaals voor het delen van de conceptbrief met bijlage. Wij maken graag gebruik van de gelegenheid hier op te reageren. Vanmorgen hebben we de reactie al op hoofdlijnen besproken, dus het zal geen verrassing zijn.

De Staatssecretaris heeft aangegeven dat van decentralisatie sprake kan zijn indien de reiziger er op vooruit gaat. In de Quick Scan is hier aandacht aan besteed, maar is op een flink aantal punten nog onduidelijk of en hoe de reiziger er op vooruit gaat – en wat daar voor nodig is (b.v. aan infra-investeringen). Er is bijvoorbeeld niet in kaart gebracht wat de overstaprelaties van de stoptreindiensten met de bus zijn, en wat deze zijn in relatie tot het IC-netwerk. Bovendien worden diverse onderzoeksvragen opgeworpen die – voor een goede afweging met de reiziger als vertrekpunt - om verdere uitwerking vragen voor informatie waar in de brief om gevraagd wordt aan de orde kan zijn. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan een inventarisatie welke infrastructurele maatregelen nodig zijn en wat voor kosten hiermee gemoeid zijn. Hiermee wordt volgens ons het juiste gesprek gevoerd voor het een louter financieel gesprek wordt.

In de brief wordt een afspraak uit 2003 aangehaald en geef je aan dat bij een aanbesteding door een decentrale overheid informatie ter beschikking moet worden gesteld door NS. Van een aanbesteding is hier (nog) geen sprake. Er is sprake van een onderzoek naar een mogelijke decentralisatie. Dit wordt in de bijlage in alinea 2 wel correct zo benoemd.

Aanvullende opmerkingen:

e brief spreekt een aantal keer van een 'voorgenomen decentralisatie' of 'aanstaande decentralisatie'. Richting de Tweede Kamer heeft de Staatssecretaris eerder aangegeven dat er onderzoek gedaan wordt naar een mogelijke decentralisatie. Dit wordt niet consequent gebruikt in de brief. De brief en bijlage zijn hierop gecontroleerd en waar nodig aangepast.

Vat opvalt is dat er in de brief wordt gesteld dat er nog vragen over de kosten en opbrengsten zullen komen, terwijl de bijlage onder 1 en 4 hier ook al om vraagt. Naast de informatie die we

opvragen op basis van het informatieprofiel (dat al wat zegt over de opbrengsten) t.b.v. een mogelijke aanbesteding, willen we ook inzicht in de kosten (exploitatiekosten, incl. kosten materieel) en opbrengsten in zijn algemeenheid om vast te kunnen stellen of de betreffende lijnen winstgevend of verlieslatend zijn. Deze laatste uitvraag zal – zoals aangekondigd in de brief – door een extern bureau worden gedaan.

Vij vragen ons af waarom naar een afspraak uit 2003 verwezen wordt, terwijl ook gekeken kan worden naar afspraken in de huidige concessie. Welke bepalingen in de concessie bedoel je? Ten tijde van de afspraak uit 2003 had het ministerie meer informatie over kosten en opbrengsten. Dit verklaart ook waarom we naast deze items aanvullende informatie hebben. Aangezien het format uit 2003 ook bij de decentralisatie in Limburg is gehanteerd lijkt het ons goed deze nu weer te benutten.

r kan pas sprake kan zijn van een accountantsverklaring als het gaat om opbrengstinformatie die daadwerkelijk onderdeel uitmaakt van een aanbestedingsbestek. Waarop is dat gebaseerd?

Als deze reactie nog vragen oproept, horen wij dat uiteraard graag.

Gr 10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: maandag 4 maart 2019 09:55
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
CC: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: concept-brief informatieverzoek mogelijke decentralisatie sprinterdiensten

Beste 10.2.e,

In het kader van onze gesprekken met enkele provincies over het voornemen uit het regeerakkoord om te komen tot de decentralisatie van één of meer sprinterdiensten, willen we bijgaand informatieverzoek bij jullie neerleggen. We stemmen deze brief en bijlage graag met jullie af voor verzending.

Graag vernemen we deze week jullie reactie. We lichten ons verzoek natuurlijk graag verder toe.

Hartelijke groet,

10 2.e

BIJLAGE I

Informatieprofiel NS ten behoeve van de mogelijke decentralisatie van de sprinterdiensten Zwolle-Leeuwarden, Zwolle-Groningen en Apeldoorn-Enschede.

Ten behoeve van de voorbereiding van de mogelijke aanbesteding door de provincies Fryslân, Groningen, Overijssel, Drenthe en Gelderland wordt NS verzocht de volgende noodzakelijke gegevens te verstrekken uitgesplitst per treindienst:

1. De opbrengsten van de treindienst uitgesplitst over de afgelopen drie jaar. Opbrengstgegevens worden onderverdeeld naar Studentenkaart en overig. De verstrekte gegevens gaan vergezeld van een accountantsverklaring.

2. Gemiddeld aantal reizigers per gemiddelde werkdag en weekenddag. Per werkdag nader uitgesplitst per periode op het drukste punt per richting uitgesplitst over de afgelopen driejaar. Met periode wordt bedoeld: tijdsblok 07.00-09.00, 16.00-18 00 uur en de rest van de dag.

3. Aantal in- en uitstappers per station per richting per gemiddelde werkdag en per weekenddag uitgesplitst over de afgelopen drie jaar.

4. Toerekenbaar personeel (totaal fte's, onderverdeeld naar direct en indirect personeel en gespecificeerd naar functiegroepen, aard dienstverband (vast/flexibel/tijdelijk), leeftijdsopbouw*, de bruto loonkosten* en het pensioenfonds), inclusief een gemotiveerde toelichting.

5. Binnenbaanvakgegevens (herkomst/bestemming-matrixgegegevens)

*De bij punt 4 gevraagde elementen 'leeftijdsopbouw' en 'bruto loonkosten' zijn berekend over het totaal aan personeel van de bij de exploitatie van de vermelde treindienst betrokken standplaatsen.



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
OV en Stations

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum
22 maart 2019

notulen

Betreft	Regulier overleg stations
Vergaderdatum	28 maart 2019
Vergadertijd	09:30 - 11:00
Vergaderplaats	Z402, Rijnstraat 8
Aanwezigen	10.2.e , 10.2.e en 10.2.e 10.2.e (IenW), 10.2.e en 10.2.e 10.2.e (RHDHV),10.2.e en 10.2.e (NS), 10.2.e en 10.2.e (ProRail)

---

1. Opening
   I&W opent en legt uit dat dit gesprek vandaag fungeert als het regulier overleg stations met NS en ProRail en als de klankbordgroep voor het onderzoek naar de ordening van stations.

2. Voorstelronde
   BRW

3. Onderzoek naar ordening van stations: publieke belangen op stations (bijlage 1)

   NS vraagt van te voren vast kort naar de governance van het onderzoek. I&W legt uit dat klankbord bestaat uit twee groepen, zowel intern (met Fin en EZK) als hier met ProRail en NS. Daarnaast gaat deze opzet ook naar het directeurenoverleg.

   RHDHV licht de documenten kort toe. Afgelopen maanden is het PvA geactualiseerd o.b.v. feedback van I&W. Voor de rest zijn het werkdocumenten: het toetsingskader t.o.v. publieke belangen, de definitie van de opties en opzet van het einddocument. Ter informatie zijn de opzet voor de interviews en lijst met mogelijke interviewkandidaten bijgevoegd. RHDHV geeft aan dat NS en ProRail kunnen aangeven of zij bezwaar hebben bij deze beoogde

experts.

De publieke belangen uit het eerste document zijn vanuit de LTSA gekoppeld aan het ordeningsonderzoek aan de hand van drie perspectieven (vervoerder, reiziger, belastingbetaler). Hierbij is zo min mogelijk geïnterpreteerd. Er zit een verschillende orde in de belangen, maar die gaat RHDHV niet wegen.

De vraag richting het klankbord is of er iets mist. ProRail geeft aan dat de drie perspectieven helder zijn vanuit LTSA, maar dat het ervan afhangt af hoe RHDHV hiernaar gaat vragen. NS herkent eveneens de drie invalshoeken, maar ook hen gaat het erom hoe je het onderzoek dan doet. Zij kijken zelf altijd als eerste naar de (gezamenlijke) stationsbelevingsmonitor (SBM). In de huidige opzet krijg je eventueel naar voren wat de mensen die het gevraagd worden vinden, maar NS vraagt zich af waar je de reiziger zelf vindt. RHDHV geeft aan dat als de SBM openbaar is, ze die graag gebruiken. Als er meer dergelijke stukken bestaan die van belang kunnen zijn, is de vraag of deze met hen gedeeld kunnen worden.

Afspraak: Andere relevante stukken worden binnen een week opgestuurd via het ministerie, die op verzoek van ProRail een rol in de schifting zal hebben.

NS geeft aan dat het sowieso erg veel informatie was om te verwerken en op te reageren. ProRail stemt in.

Afspraak: Er wordt afgestemd dat de partijen een week de tijd krijgen om nog eens schriftelijk te reageren op de onderzoeksopzet.

4. Definitie van de vier opties die onderzocht gaan worden (zie bijlage 2)

RHDHV licht toe dat dit de opties zijn die vanuit de Kamer komen, maar dat deze voor het onderzoek verder zijn uitgewerkt op basis van het Ecorysrapport. Het doel van het huidige onderzoek is echter niet dat onderzoek over te doen. RHDHV heeft ermee geworsteld hoe het spoor en de stations moesten worden afgebakend, want het is vooral niet de bedoeling dat in de NS-optie ook het spoor naar NS gaat. Uiteindelijk is gebruik gemaakt van de BIT van ProRail als kader.

Hierop vraagt ProRail naar de datum van de gebruikte BIT001. In de laatste versie hiervan zijn namelijk wat wijzigingen aangebracht. RHDHV gaat kijken naar deze datum. ProRail geeft ook aan het verdelingsplaatje in verschillende lagen te hebben, die wil zij wel overdragen.

NS brengt in de BIT en het plaatje niet als uitgangspunt te willen nemen. Zij kijken niet alleen naar de verdeling rondom stations in eigendom en technische termen en missen hierin dus aspecten als

vernieuwbouw, de dagelijkse operatie (beheer, service, exploitatie) etc. Daarnaast mist volgens NS de samenhang met de gebiedsontwikkeling, wat juist zorgt dat een knoop werkt. NS meent dat het risico bestaat dat het zonder die context slechts een technische discussie over het systeem wordt. Hiermee samenhangend vraagt ProRail zich af of de huidige afbakening van de opties ertoe leidt dat IenW een gedegen antwoord op haar vraag krijgt. NS onderschrijft dit en stelt dat je wilt weten wat de impact zou zijn van een wijziging in de ordening.

RHDHV legt uit dat ze in de opzet zijn uitgegaan van de bestaande stukken. Ze willen hier geen discussie over de details, maar ze willen hier graag over de indeling en vraag van het onderzoek meer duidelijkheid hebben.

ProRail geeft aan dat ontwikkeling en dagelijks beheer in ieder geval meegenomen moet worden in het onderzoek. NS stelt hierbij dat het verdelingsplaatje in een andere tijd is gemaakt om te laten zien hoe ingewikkeld het nu precies is. De rolverdeling hierachter, bijvoorbeeld over de ontwikkeling van stations, zit niet in dit plaatje. Ze vinden het idee van het onderzoek goed, maar als het onderzoek op de voorgestelde wijze wordt gedaan, dan bestaat volgens hen het risico dat je iets mist.

ProRail vult aan dat in de hier besproken opties alleen iets staat over eigendom. Ze voeren echter ook taken in opdracht van elkaar uit. Als je echt de gevolgen van de wijziging wilt doorzien, moet je weten hoe het werkt. NS illustreert hierbij dat in de dagelijkse operatie 5000 man van NS werken. Die zitten niet in dit stuk. Vragen hierbij zijn bijvoorbeeld of dit bij beheer hoort en of die in de aanpassing dan eventueel naar ProRail zouden moeten gaan. ProRail legt uit dat deel van de beheertaak van ProRail dus wordt uitgevoerd door NS. Ze voegen toe dat de interviewvragen nu niet smart maar open zijn, waardoor je van alles als antwoord kan krijgen.

Er wordt voorgesteld dat voor de 0-optie (huidige ordening) dus eerst alle feiten moeten worden opgehaald bij ProRail en NS. RHDHV geeft aan hier iets mee te kunnen, maar vraagt zich af of dit in de opdracht valt. IenW vraagt of het passend is die huidige rollen in de huidige opzet beter weer te geven. NS meent dat het een voordeel kan zijn om de 0-optie meer uit te werken, dat leidt tot meer inzicht. Gaat hen om vertrouwen dat RHDHV begrijpt hoe het nu werkt en vandaaruit verder werkt. RHDHV geeft aan dat meer uitwerken van de 0-optie kan en te gaan bekijken wat dit voor de planning betekent. ProRail en NS willen graag tijd voor maken om hieraan bij te dragen en denken dat het goed uitwerken van de huidige situatie aan het einde tijd gaat schelen.

NS vraagt of ProRail en NS vervolgens ook meegenomen kunnen worden in de uitwerking van de opties (stap 3 van het onderzoek). Dan kunnen zij nog eens meegeven hoe het werkt en of een andere optie eventueel zou kunnen werken. Ook ProRail stelt dat

je aan het begin van het onderzoek en voor het uitwerken van de opties de feiten duidelijk moet hebben. Het gaat hen niet om bijsturen van het onderzoek, maar om het meenemen van feiten die in interviews eventueel achterwege zouden blijven.

RHDHV stelt de volgende afspraken voor het proces voor:
1. ProRail en NS worden voor verdere input gevraagd in het beschrijven van de huidige rollen, liefst op basis van stukken.
2. ProRail en NS worden eveneens gevraagd voor input over hoe die rollen er in de andere opties uit zien.
3. RHDHV kijken hoe dit in de tijd past.
4. Voor de interviews loopt het contact via 10.2.e *voor ProRail en via* 10.2.e *voor NS.*

RHDHV vraagt NS of het mogelijk is een keer mee te lopen op een station waar alle elementen samen komen. Er gaat gekeken worden of dit mogelijk is.

5. De geüpdatete versie van het Plan van Aanpak (zie bijlage 3).
   Plan van aanpak is hiermee wel besproken.

6. Opzet van het onderzoek (zie bijlage 4).
   RHDHV licht nog even kort toe en NS stelt nog eens dat huidige situatie niet alleen vanuit ervaringen moet worden besproken, maar ook vanuit de feiten. IenW geeft aan dat uitbreiding optie 0 als een soort rode draad door het verdere onderzoek zal lopen.

   NS vraagt zich verder af hoe de samenhang met de interne bouwstenen precies is en wie van het Rijk dat dan doet. Hoe worden financiële gevolgen voor bijvoorbeeld I en W meegenomen in het onderzoek? I&W geeft aan wie dit doet. Bouwstenen komen niet integraal in het rapport, cijfers van NS bijvoorbeeld slechts op geaggregeerd niveau. Wat bedrijfsvertrouwelijk is, wordt voorgelegd aan NS. NS geeft aan in hulpstand te staan voor het leveren van de stukken hiervoor. Over de opzet van de interne bouwstenen wordt gezegd dat IenW hier momenteel aan werkt en verwacht op korte termijn zicht te hebben op de werkwijze voor deze bouwstenen.

   NS vraagt nog eens kort hoe conclusie eruit moet zien. IenW geeft aan dat het onderzoek de politieke keuze moet faciliteren. RHDHV geeft aan dat zij een feitelijke beschrijving doen, waarin wel aangegeven wordt wat er in een bepaalde optie goed of fout gaat, maar dat zij niet zal voorsorteren op een keuze.

   Afspraak dat contact RHDHV voor de organisatie van het gesprek over de 0-optie tussen het RHDHV en NS/ProRail verloopt.

   RHDHV neemt afscheid

   IenW stelt voor om de agenda punten 7 en 8 om te draaien. NS en ProRail stemmen hiermee in.

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
OV en Stations

Datum
22 maart 2019

7. Vermeende compliance probleem met betrekking tot schoonmaak.

BRW [redacted]

BRW [redacted]

8. Voorgenomen investeringen van NS op stations inclusief uitrol Watertappunten.

BRW [redacted]

[redacted]

BRW [redacted]

9. Rondvraag

Korte vraag naar punten voor directeurenoverleg. I&W geeft aan dat investeringsplannen NS hier dus naar voren zullen komen.

BRW [redacted]

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Toelichten brief effecten aanbesteden
Datum: dinsdag 2 april 2019 13:56:00
Bijlagen: image001.png

Hoi 10.2.e,

Het duurde even, maar 9 april gaat helaas niet lukken. Zou donderdag 11 april (tot 11 uur, of na 15.15 uur in Den Haag) of vrijdag 12 april ergens tussen 12 en 14 uur, ook in Den Haag.

Ik hoor het graag of de alternatieve data voor jullie kunnen.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Datum: vrijdag 29 mrt. 2019 11:07 AM
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: Toelichten brief effecten aanbesteden

Ha 10.2.e

Dank nog voor het leuke kennismakingsgesprek van woensdag. Je gaf aan dat we onze brief over effecten van aanbesteden op korte termijn mogen toelichten. Daar maken we graag gebruik van. Zou het jou/jullie schikken op dinsdag 9 april in Utrecht of Den Haag? En met welke collega('s) zal je aansluiten bij het overleg?

Ik neem 10.2.e even op cc mee, ze zal vanuit NS dit onderzoek coördineren.

Hoor graag, dank alvast!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e

T +31 (0)6 – 10.2.e

NS Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: onderzoek mogelijke decentralisatie Sprinterdiensten
Datum: dinsdag 16 april 2019 16:12:35
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e en 10.2.e,

10.2.e dank voor je reactie op onze mail over de leveringsvoorwaarden voor Decisio en het onderzoek naar de mogelijke decentralisatie van Sprinterdiensten. Hieronder vind je onze reactie, uiteraard licht ik deze met plezier mondeling toe.

1. Informatieverzoek t.b.v. besluitvorming mogelijke decentralisatie Sprinterdiensten

Zoals ook telefonisch besproken, gaan wij graag in gesprek met jullie en een extern bureau over proces en inhoud van de aan te leveren informatie. Ik stel voor we in het gesprek IenW - NS ook nog even stil staan bij je laatste punt over de werkwijze voor het delen van informatieprofielen.

Nemen jullie het voortouw voor een afspraak? Vanuit NS kunnen jullie 10.2.e en ondergetekende uitnodigen, ik meld vast dat ik vanwege vakantie niet beschikbaar ben 23 t/m 30 april.

2. Leveringsvoorwaarden Decisio

Dank voor je begrip voor onze positie over de voorgestelde wijziging van de leveringsvoorwaarden, fijn ook dat je ons met onderstaande mail de zekerheid biedt dat we de Decisio-analyse kunnen toetsen op juistheid en op de thema's privacy, bedrijfsvertrouwelijkheid en mededinging. Wij zijn – met deze toezegging – akkoord met de voorgestelde wijziging van de leveringsvoorwaarden.

Voor de volledigheid: dit akkoord betreft enkel de levering van de Translink-data. Voor de overige rapportages in het kader van het onderzoek naar een mogelijke decentralisatie van Sprinterdiensten is de NDA met Decisio van toepassing en stellen we met eventueel nog in te schakelen bureaus een nieuwe NDA op.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e
10.2.e *Public Affairs*

T 088 - 10.2.e
M 06 - 10.2.e

10.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 10.2.e - BSK" 10.2.e @minienw.nl>
Datum: 10 april 2019 om 15:09:17 CEST
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>, 10.2.e 10.2.e - BSK" 10.2.e @minienw.nl>
Kopie: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: Antw.: onderzoek mogelijke decentralisatie Sprinterdiensten

Beste 10.2.e en 10.2.e

Zoals zojuist besproken met 10.2.e hierbij ook een reactie per mail op jullie mail van vandaag.

1. Leveringsvoorwaarden Decisio-onderzoek

- We snappen jullie belang om check te doen op bedrijfsvertrouwelijkheid en gevoeligheden op het gebied van mededingen.
- De door ons voorgestelde aanpassing van de leveringsvoorwaarden voorziet hierin.
- Ik begreep vanochtend dat álle vervoerders behalve NS inmiddels akkoord zijn met het voorstel voor aanpassing van de leveringsvoorwaarden.
- Dit zou betekenen dat wij bij alle andere vervoerders moeten melden dat de voorgestelde aanpassing niet doorgaat én ik moet van alle vervoerders dezelfde toezeggingen krijgen als van jullie.
- Dat gaat me echt te ver en zal het proces verder vertragen.
- Ik stel daarom voor dat jullie het voorstel voor aanpassing goedkeuren en dat ik jullie –op dezelfde wijze als jullie voorstellen- via deze mail, schriftelijk voldoende zekerheid geef dat jullie de verwerking van jullie gegevens op feitelijke (on)juistheden kunnen controleren en de benodigde checks kunnen doen (privacy, mededinging en bedrijfsvertrouwelijkheid).
- Ik kan bij deze toezeggen dat jullie (en de andere vervoerders) in het kader van de in de leveringsvoorwaarden genoemde afstemming (artikel 2.2) kunnen nagaan of de geleverde NS-data correct zijn verwerkt en of er geen bedrijfsvertrouwelijke informatie wordt gedeeld. Daarnaast zijn jullie in de gelegenheid te kijken naar de eisen die o.a. ACM en Europese Commissie aan jullie stellen over het delen en publiceren van concurrentiegevoelige informatie.
- Mochten jullie van mening zijn dat Decisio jullie gegevens niet goed heeft verwerkt of dat er bedrijfsvertrouwelijke of concurrentie gevoelige informatie wordt gedeeld, dan vindt er geen publicatie plaats voordat hier nadere afstemming over het plaatsgevonden tussen NS en IenW waarbij indien noodzakelijk wordt geëscaleerd via de reguliere overleggen.

Graag verneem ik spoedig (deze week) of jullie hiermee akkoord zijn.

2. Informatieverzoek t.b.v. besluitvorming over decentralisatie
We kunnen ons op voorhand vinden in jullie voorstel over de informatie t.a.v. de kosten en opbrengsten van de betreffende sprinterdiensten die jullie met ons kunnen delen.

Ik heb met 10.2.e afgesproken dat we op korte termijn, voor levering van de informatie, een bijeenkomst beleggen tussen NS, IenW en het externe bureau om te bespreken welke informatie precies geleverd wordt. Bij deze bespreking stellen we ook samen de NDA voor het externe bureau vast.

Wij zijn het overigens niet eens met jullie stelling dat voor het delen van het standaard informatieprofiel sprake moet zijn van een aanbesteding en het maken van een bestek. Op grond van de concessie, de Wp2000 en de PSO-verordening kan IenW alle informatie opvragen die zij nodig acht in het kader van decentralisaties en voorbereidingen op decentralisaties. Omwille van de snelheid echter gaan we mee in jullie voorstel omdat daarmee volgens ons de informatie die nu relevant is helder en transparant op tafel komt.

met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e OV en Stations, 10.2.e OV Chip en Data
+31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienm.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: woensdag 10 april 2019 10:06
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: onderzoek mogelijke decentralisatie Sprinterdiensten

Beste 10.2.e en 10.2.e,

Afgelopen donderdag spraken we elkaar over het onderzoek naar de mogelijke decentralisatie van Sprinterdiensten. Zoals afgesproken, doen wij nu per e-mail een voorstel over jullie verzoek voor (1) de aanpassing van de leveringsvoorwaarden voor het Decisio-onderzoek en (2) de informatie t.b.v. van de besluitvorming over een mogelijke decentralisatie van enkele Sprinterdiensten.

1. Leveringsvoorwaarden Decisio-onderzoek

Jullie hebben een voorstel gedaan over de aanpassing van de leveringsvoorwaarden voor het Decisio-onderzoek over een mogelijke decentralisatie van enkele Sprinterdiensten. We hebben donderdag vastgesteld dat we het eens zijn over de rol van NS in het Decisio-onderzoek: wij leveren vooraf gegevens en controleren achteraf of deze correct in de Decisio-rapportage zijn verwerkt. Dat betekent dus dat wij geen zeggenschap willen hebben over zaken in het rapport die niet over de NS-data gaan en ook geen invloed willen nemen op de conclusies en aanbevelingen van Decisio. Wel willen wij, vergelijkbaar aan het onderzoek van Decisio van afgelopen jaar, graag de verwerking van de gegevens op feitelijke (on)juistheden controleren en de checks doen, vergelijkbaar met hoe die binnen de Toetsingscommissie worden gedaan (privacy, mededinging en bedrijfsvertrouwelijkheid).

Langs deze weg willen we aan jullie toezeggen:

- Onze check op de rapportage van Decisio betreft alleen die onderdelen die over de NS-gegevens gaan, niet die van andere partijen.
- We zullen nagaan of de geleverde NS-data correct zijn verwerkt en of er geen bedrijfsvertrouwelijke informatie wordt gedeeld. Daarnaast kijken we naar de eisen die o.a. ACM en Europese Commissie aan ons stellen over het delen en publiceren van concurrentiegevoelige informatie.
- We zullen niet ongemotiveerd commentaar leveren op de rapportage van Decisio. Indien we gegevens niet willen delen, zullen we dat schriftelijk beargumenteren.

Naar ons idee sluit de hierboven voorgestelde werkwijze aan bij de reeds vastgestelde leveringsvoorwaarden voor het Decisio-onderzoek en is er dus geen aanleiding om deze voorwaarden te wijzigen. Bovendien sluiten deze afspraken aan bij de (aangepaste) NDA die wij in 2018 met Decisio zijn overeengekomen voor de verwerking van de gegevens die wij destijds t.b.v. de Quick Scan hebben geleverd. Met deze werkwijze (ruime verstrekking van data vooraf, toetsing achteraf) denken wij een praktische oplossing gevonden te hebben.

2. Informatieverzoek t.b.v. besluitvorming over decentralisatie

Jullie hebben ons een concept-brief voorgelegd met een informatieverzoek voor een mogelijke decentralisatie van enkele Sprinterdiensten. Hierbij hebben wij opgemerkt dat een deel van het informatieverzoek prematuur is: deze onderdelen richten zich namelijk niet op een beleidsbeslissing over een mogelijke decentralisatie, maar op de daaruit voortvloeiende aanbesteding (inclusief het opstellen van een bestek). Voor het delen van informatie t.b.v. beleidsontwikkeling is een concessiegrondslag. Voor het delen van het standaard informatieprofiel moet sprake zijn van een aanbesteding en het maken van een bestek.

Los van deze meer principiële vraag, zijn er nog drie belangrijke aspecten die aandacht behoeven. De gevraagde informatie – die zeer omvangrijk is – kan niet binnen de gevraagde termijn van twee maanden worden geleverd voor al deze lijnen en – tegen de tijd dat mogelijk een daadwerkelijke aanbesteding gaat plaatsvinden – zijn de gegevens die wij nu zouden leveren verouderd en dus niet meer relevant. Bovendien is de vraag over welke periode wij deze gegevens zouden moeten leveren.

In vervolg op ons gesprek van donderdag en in lijn met de HRN-concessie (artikel 19, lid 3), stellen wij voor om de volgende informatie voor jullie te verzamelen en het verzoek in de brief dus ook als zodanig op te nemen:

- Informatie over de opbrengsten van de genoemde drie Sprinterdiensten, uitgesplitst naar in ieder geval de opbrengsten vanuit de OV-Studentenkaart en Overige opbrengsten.
- De reizigersstromen binnen de drie genoemde treinseries obv onze HB-matrices, met daar waar relevant (en nog niet bekend uit de Decisio analyse) inzicht in het aantal overstappers op andere NS-treinen.
- Een indicatie van het financiële effect op het HRN-resultaat bij

decentralisatie (een exacte berekening vergt een behoorlijke doorlooptijd).

- Voor de gegevens zullen we uitgaan van historische data over opbrengsten en reizigers. Daarnaast brengen we kwalitatief de ontwikkelingen op de drie lijnen in beeld in de periode tot 2025, gegeven de beschikbare infrastructuur, zoals bijv. volgend uit het contract met provincie Fryslân over de Sprinter Leeuwarden-Zwolle.

Wij verwachten bovenstaande informatie binnen de gevraagde termijn van twee maanden te kunnen aanleveren en maken graag nadere afspraken over welke gegevens extern gedeeld kunnen worden. Daarnaast hebben jullie donderdag aangegeven dat jullie een extern bureau willen inzetten die de door ons aangeleverde gegevens toetst. Ook hierover stellen we voor nader met elkaar in gesprek te gaan.

Wij vertrouwen erop dat we op deze manier een goede follow up hebben gegeven aan ons gesprek van donderdag. Uiteraard lichten we deze mail graag toe, hiervoor kan je contact opnemen met 10.2.e op tel. (06) 10.2.e of 10.2.e @ns.nl.

Graag tot ziens, hartelijke groet,

10.2.e
10.2.e

10.2.e
10.2.e *Public Affairs*

T 088 - 10.2.e
M 06 - 10.2.e

10.2.e



Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Onderzoek effecten aanbestedingen in het OV - follow up
Datum: dinsdag 16 april 2019 08:38:34
Bijlagen: image001.png
13616_Mouwen_Proefschrift_compleet.pdf
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Ha 10.2.e,

FYI ook voor jou. Goed gesprek met 10.2.e en 10.2.e gehad over de toelichting van onze brief effecten van aanbesteden. Begreep van je collega's dat het nog wel even zoeken is hoe het bouwblok vorm te geven. We hebben ook meegegeven dat het HRN in scope nemen wat ons betreft essentieel is als dit een volwaardig (en belangrijk) bouwblok is om een besluit te nemen over de toekomst van onder meer dat HRN en de reikwijdte ervan. Hoop daarom dat dit een goede plek gegeven kan worden.

Mocht je nog vragen hebben die intern niet beantwoord kunnen worden n.a.v. het gesprek, kan ik desgewenst nog e.e.a. toelichten.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e



Internet

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 15 april 2019 14:39
Aan: 10.2.e - BSK' 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: Onderzoek effecten aanbestedingen in het OV - follow up
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Beste 10.2.e en 10.2.e

Dank nog voor het prettige gesprek van afgelopen vrijdag. We hebben daarin onze brief over de conceptonderzoeksopzet m.b.t. Effecten van aanbestedingen in het OV toegelicht. In de bijlage vinden jullie, zoals afgesproken, het onderzoek waar we het vrijdag over hadden.

In het gesprek hebben we onder de aandacht gebracht waarom nauwkeurig, kwantitatief onderzoek nodig is om de effecten van aanbestedingen op het spoor goed in kaart te brengen. We hebben vrijdag een toelichting gegeven langs de lijn van de drie punten die we in onze brief noemden:

1. Voor een goede bouwsteen in het ordeningsbesluit, is juist kwantitatief onderzoek nodig
   Om objectief te kunnen vergelijken en 'appels met peren' te vermijden moet gekeken worden naar kwantitatieve aspecten, met inachtneming van bv. verplichtingen en het programma van eisen.
2. De effecten van aanbestedingen zijn voor treinvervoer anders (dan bv. voor bus/tram/metro)
   Breng de effecten (randvoorwaarden, risico's, voor- en nadelen) van aanbestedingen op het spoor separaat in beeld om appels-met-peren-vergelijkingen te voorkomen.
3. De effecten van aanbesteden zijn sterk afhankelijk van verschillende factoren
   Een 'vertaling' van succesfactoren van regionale lijnen naar het HRN is nodig voor een compleet en correct beeld van de effecten van aanbesteden

We hebben ook besproken dat voor een goede vergelijking, ook de ontwikkelingen op het HRN meegenomen

moeten worden in het onderzoek. Bijvoorbeeld reizigersgroei, overheidsbijdrage, aanbod. Je kunt immers pas iets zeggen over het verschil tussen aanbesteden en inbesteden als je het niveau van de prestaties op gedecentraliseerde lijnen, afzet tegen het niveau op het HRN.

Jullie gaven aan dat het op dit moment nog een zoektocht is of zo'n vergelijking met het HRN in scope zou zijn van het onderzoek. Eerder is aangegeven dat dit bouwblok expliciet dient als bouwblok voor het ordeningsbesluit op het spoor over onder meer de reikwijdte van het Hoofdrailnet vanaf 2025. In dat kader is het wat ons betreft essentieel de vergelijking met het HRN mee te nemen. Wij hebben in ons gesprek aangegeven graag bereid te zijn mee te werken en informatie aan te leveren waar nodig en mogelijk. Wat ons betreft is een goede bouwsteen voor het toekomstige besluit over ordening op het spoor, niet mogelijk zonder een dergelijke kwantitatieve vergelijking. We brengen dit punt daarom graag nogmaals onder jullie aandacht en willen jullie vragen hier in de onderzoeksopzet aandacht voor te hebben.

Als jullie hier vragen over hebben of een nadere toelichting wensen, horen we het natuurlijk graag!

Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e 10.2.e @prorail.nl
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Notulen regulier overleg stations: onderzoek stations
Datum: donderdag 18 april 2019 10:24:23
Bijlagen: Notulen regulier overleg stations NS, PR en IW 28 03 19.DOCX

Beste allemaal,
Bij dezen de notulen van het regulier overleg stations dat afgelopen maand heeft plaatsgevonden bij I&W. Dank nogmaals voor jullie aanwezigheid.
Vriendelijke groet,

10.2 e

10.2.e
10.2.e ordening van spoor en stations
……………………………………………………
Directie Openbaar Vervoer & Spoor
Directoraat Generaal Mobiliteit
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
…………………………
E 10.2.e @minienw.nl
T +31 (0)6 – 10.2.e
P Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
L Den Haag, Rijnstraat 8, 10e-verdieping, voorkeursgebied D
W reguliere werkdagen: ma - di - woe - do

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: Agenda
Datum: vrijdag 26 april 2019 15:04:56
Bijlagen: image001.png

Beste 10.2.e
Zojuist spraken wij elkaar telefonisch over de agenda voor het Directeurenoverleg as. woensdag.
Op de agenda staan de volgende onderwerpen:

- De plannen van NS en van ProRail en dan met name de wijze waarop IenW kennis heeft genomen van deze plannen
- Het ordeningsonderzoek en de ZBO-vorming ProRail en dan met name het snijvlak c.q. de overlap (onze brief en de reactie daarop)

Namens NS Stations zijn er geen aanvullende agendapunten in die zin dat wanneer de ordening, de ZBO-vorming ProRail en de plannen van NS en van ProRail aan de orde komen, de punten die NS Stations ter tafel wil brengen onder één (of meerdere) van deze onderwerpen kan worden geschaard.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
06 10.2.e



NS Stations | Team Vervoerders
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 26 april 2019 14:43
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Agenda

Dag 10.2.e,
Geef je mij een seintje als ik definitief de agenda kan vaststellen op grofweg:

1) De ordening van stations en het onderzoek naar de ordening van stations. (agenderen we de reactie op jullie brief?)
2) De door NS en ProRail gepubliceerde plannen voor investeringen in stations
   - Afspraken over de manier waarop we elkaar informeren over de publicatie van dergelijke investeringen.

Groeten,

10.2.e

Informatie vennootschap

Conceptrapport Quick Scan ervaringen open toegang in het buitenland
Opmerkingen vanuit NS t.b.v. quick scan door IenW
29-04-2019

Hierbij de opmerkingen van NS op het conceptrapport ervaringen met open toegang, verstuurd op 12 april 2019 aan de klankbordgroep open toegang. Wij hopen dat deze suggesties kunnen helpen bij de afronding van het rapport en daarmee het resultaat kunnen versterken. Wij zijn uiteraard graag bereid tot toelichting van de opmerkingen of hulp bij de afronding van het rapport. Graag verzoeken wij IenW deze reactie vertrouwelijk te behandelen en niet verder te verspreiden.

Algemene opmerkingen

Raamwerk voor conclusies
Het rapport mist – wellicht vanwege de conceptstatus –nog een duidelijke lijn, conclusies (of duiding), aanbevelingen en een managementsamenvatting. Daarbij missen de aangedragen feiten en meningen een helder raamwerk om tot conclusies te kunnen komen. Het zou ons inziens helpen om aan het begin van het rapport zo'n raamwerk vast te stellen in een schema of tabel.

Belang van de reiziger
Het rapport lijkt voor een groot deel geschreven te zijn vanuit het perspectief van een vervoerder (spoorwegonderneming die openbaar vervoer per trein verricht) die onder een open toegang regime rijdt of wil rijden, aangevuld met het perspectief van enkele autoriteiten. Wij zouden bij dit rapport verwachten dat in de hele opzet van het rapport de kansen en bedreigingen voor de reiziger en het maatschappelijk belang (geborgd via concessieverleners) veel meer op de voorgrond zouden staan. Open toegang is immers geen doel op zich waar voor kansen en bedreigingen moeten worden ingeschat. Open toegang is een mogelijk middel om reizigers meer of betere diensten te verlenen en maatschappelijke belangen te vervullen, waarbij ons inziens het kernpunt moet zijn of dit leidt tot maatschappelijke meerwaarde.

Bronnen
Het rapport steunt voor een belangrijk deel op persoonlijke communicatie, meestal met ministeries van de onderzochte landen of met belangenorganisatie van open toegang vervoerders, aangevuld met (minder recente) literatuur. Dit betekent dat er sprake kan zijn van onjuiste, onvolledige en gekleurde informatie (strategische informatieverstrekking), zonder dat die wordt geverifieerd. Het rapport houdt weliswaar een slag om de arm maar dat laat onverlet dat hierdoor de validiteit en betrouwbaarheid van het rapport sterk onder druk staan. Aanvulling met "harde" feiten en cijfers en/of verificatie met andere bronnen (officiële bronnen of contact met b.v. infrabeheerders, wederhoor bij concessiehoudende vervoerder) zouden de kwaliteit en bruikbaarheid aanzienlijk kunnen verbeteren. In het rapport kan onderscheid gemaakt worden tussen harde feiten en cijfers (b.v. uit jaarverslagen) en meningen uit interviews. Zo wordt vermeden dat het hele rapport in twijfel wordt getrokken. Voorts stellen wij vast dat een verantwoording van de literatuurkeuze ontbreekt (methodiek).

Context m.b.t. Vierde Spoorwegpakket
Voorts geeft het rapport een weergave van open toegang in een aantal EU-lidstaten in het verleden, dus voordat het Vierde Spoorwegpakket en andere relevante Europese wetgeving in werking zijn getreden. Het is goed om dat te benoemen en aan te geven dat het Europeesrechtelijke kader met

betrekking tot open toegang thans is of op korte termijn zal worden gewijzigd.

Definitie van horden
Door het rapport heen wordt vaak gesproken over drempels of horden, terwijl er geen sprake is van een economische drempel, maar eerder van een randvoorwaarde of knelpunten zoals het al dan niet beschikbaar zijn van voldoende capaciteit op de infrastructuur. Nieuwe toetreders kunnen dit als toetredingsdrempel ervaren, maar het is een knelpunt waarmee alle vervoerders te maken hebben. Het is van belang om dit onderscheid te maken door middel van scherpe definities. Daarbij kan het helpen om bij de voorbeelden aan te geven waar er sprake was van knelpunten in de capaciteit. Als er sprake is van knelpunten kan open toegang vervoer alleen ten koste gaan van bestaand vervoer (in hoeveelheid of kwaliteit).

Toegang tot het spoor versus toegang tot de markt
Voorts is het van belang om een helder onderscheid te maken tussen toegang tot het spoor/ de infra (veiligheidscertificaat en bedrijfsvergunning) en toegang tot de markt (al dan niet op basis van een concessie of open toegang) en de verschillende rollen, spelers en organisatievormen:

- Bedrijfsvergunningen worden meestal door Minister verstrekt (in NL via IL&T, maar volgens wet verleent minister bedrijfsvergunning), soms door de regulator (ORR).
- Veiligheidscertificaten worden verstrekt door National Safety Authorities. National Safety Authorities van alle landen vindt je op: https://www.era.europa.eu/agency/stakeholder-relations/national-safety-authorities en
- Capaciteitsverdeling (en vaststellen gebruiksvergoeding) wordt altijd gedaan door infrabeheerder. Deze is soms onderdeel van dezelfde holding als de grootste vervoerder en soms volledig gescheiden.
- Toezicht op de markt is vaak een aparte toezichthouder (per land verschillend ingericht).

Deze aspecten lopen nu door elkaar heen. Een overzichtstabel van de verschillende rollen / actoren per land maakt het rapport een stuk leesbaarder en leidt sneller tot inzicht en conclusies.

Specifieke suggesties per pagina

- p.6: het recht op toegang kan ook later dan 2021 worden geïntroduceerd als er een niet gesubsidieerde concessie bestaat, zoals in Nederland.
- p.6: stelt dat open toegang kansen biedt voor de reiziger maar biedt geen onderbouwing of verantwoording voor deze stelling, zoals wetenschappelijke literatuur. Daarnaast wordt gesteld dat spoorvervoerders met een concessie worden uitgedaagd door open toegang vervoer. Dit ligt echter aan de aard van de concessie, met name door de mate waarin de dienstverlening wordt vastgelegd en hoe de financiële regelingen in elkaar zitten (subsidie, tarieven). Enkele voorbeelden:
  - als de concessieverlener de tarieven en dienstregeling voorschrijft of reguleert, mist de prikkel of de mogelijkheid om op concurrentie in te spelen.
  - als er sprake is van een bruto contract (betaling per treinkilometer en geen opbrengstverantwoordelijkheid), is er geen sprake van een prikkel.
- p.7: het is logisch dat een onderzoek zijn inperkingen kent. Maar een algemene notie dat het van groot belang is om, voordat er conclusies getrokken worden, te kijken of de omstandigheden wel voldoende vergelijkbaar is, ontbreekt nu. Uit de latere voorbeelden blijkt dat er alleen sprake is van een min of meer succesvolle komst van open toegang vervoer als er voldoende capaciteit is. Dit is blijkbaar een kritische succesfactor die nu nergens expliciet benoemd wordt.
- p.10 In het kader van de economische evenwichtstoets moet niet alleen de beheerder (infrastructuremanager (IM)) maar ook de regulatory body (in NL de ACM) worden geïnformeerd. Deze laatste doet de beoordeling.

- p.10: er staat “in geval van een EET”. Dit moet zijn “in verband met een eventuele EET”.
- p.10: stelt in voetnoot dat in de UK concessies met elkaar concurreren. Dat is echter maar heel beperkt het geval en geldt vooral als een concessie voor lange afstandsvervoer een regionale concessie doorkruist (NB: verschillende markten met verschillende dienstregeling en prijszetting).
- p.13: “naar verwachting vanaf september 2018”. Dit zou nu bekend moeten zijn. Of wordt 2019 bedoeld?
- p.15 Hoofdstuk 3: Hier lijken toegang tot het spoor/infra (waar bijv. een toegangsovereenkomst voor nodig is, naast alle andere vereiste vergunningen en kwalificaties) en toegang tot de spoormarkt (open access of o.b.v. een concessie) door elkaar heen te lopen.
- p.15 voetnoot 23: is ons inziens niet helemaal correct. ACM verleent geen bedrijfsvergunningen, dat doet ILT. Dus in NL is sprake van situatie 2 en niet van situatie 1.
- p.16 over DB Netz vermeldt o.a.: Toetreders zeggen dit in het verleden ervaren te hebben als een remmende factor op hun toetreding met bronverwijzing naar AllRail, persoonlijke communicatie. Dit wekt de suggestie dat er een probleem is, dat niet verder onderbouwd wordt.
- p.17: het wordt niet duidelijk wie in Oostenrijk de economische evenwichtstoets uitvoert; is dat Schienen-Control of het ministerie?
- p.20: SJ is niet de voormalige nationale vervoerder. De nationale overheid is nog steeds aandeelhouder en SJ opereert nog steeds de meerderheid van de interregionale verbindingen.
- p.21: concessies duren in UK niet altijd 7 jaar; er zijn er die veel langer duren. Alle concessies zijn te vinden op: https://www.gov.uk/government/collections/public-register-of-rail-passenger-franchise-agreements Een snel, maar niet officieel overzicht: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_companies_operating_trains_in_the_United_Kingdom
- p.22 Paragraaf 4: Toetreding e.v.. De bovenliggende Europese kaders zoals vastgelegd in SERA-richtlijn 2012/34 en de EET-verordening 2018/1795 worden pas aan het einde genoemd. Ons advies zou zijn dit naar voren te halen, in ieder geval om duidelijk te maken wanneer deze van toepassing zijn.
- p.22: In de inleiding van hoofdstuk 4 wordt over het nevenonderzoek gesproken. De vraag is of dit gedeelte niet vooruit loopt op dit onderzoek (het trekt namelijk enkele conclusies), dit in combinatie met de inleidende opmerkingen, lijkt ons niet wenselijk. Vooral omdat er veel hypothetisch en niet gekwantificeerde punten worden genoemd.
- p.23 Paragraaf 4.1.2: met betrekking tot de gebruiksvergoeding ontbreekt (vooraf) een verwijzing naar de relevante Europeesrechtelijke kaders.
- p.23: Klopt de inhoud van paragraaf 4.1.2? De gebruiksvergoeding, indien voor alle partijen gelijk, kan geen barrière vormen. Immers, iedere spoorwegonderneming heeft hiermee te maken. Indien sprake is van concurrentie op de markt zouden de voorwaarden gelijk moeten zijn (dus of iedereen betaalt de volledige gebruiksvergoeding uit zijn bedrijfsvoering of iedereen wordt er ten dele voor gecompenseerd). Er wordt ook gesuggereerd dat dit ten koste gaat van de winst, de vraag is ook in hoeverre dit relevant is. Dit wordt bijvoorbeeld versterkt door de navolgende paragrafen. Het is de vraag of de voorwaarden voor open toegang zodanig los bekeken kunnen worden. Het samenspel tussen alle verschillende factoren wordt hierbij buiten beschouwing gelaten, terwijl dit zeer relevant is. Als de concessieverlener namelijk hoge kwaliteitseisen stelt is dit voor de concessiehouder een kostenpost. Terwijl een open toegang vervoerder deze kosten mogelijk niet heeft.
- p.26: suggestie de afkorting NPA uit te schrijven: Not Primarily Abstractive Test.
- p.27: de mogelijkheid van ORR om toegangsovereenkomst te laten vervallen is hier alleen gebaseerd op persoonlijke communicatie. Achtergronden zijn te vinden op: https://orr.gov.uk/rail/access-to-the-network/track-access. Model overeenkomsten op:

https://orr.gov.uk/rail/access-to-the-network/track-access/forms-model-contracts-and-general-approvals

- p.27, eindzin 4.2.2.: compensatie is zelfs een Europese verplichting als het opgelegde prijsreducties zijn. Zie artikel 3, lid 2 PSO-verordening.
- p.28 Paragraaf 4.4.1: het weergeven van partijen die "zich beklaagd hebben" wordt niet verder toegelicht of onderzocht.
- p.28 In hoofdstuk 4.4: ontbreekt een belangrijke notie. Prioriteitsregels moeten op grond van Europees recht (artikel 47 lid 4 richtlijn 2012/34/EU) aan bepaalde eisen voldoen: er moet naar het maatschappelijk belang gekeken worden in het bijzonder die van openbare diensten ("concessievervoer"). Sommige OT-vervoerders klagen dat concessievervoer voorrang krijgt, maar dat is dus precies de bedoeling van de Europese regelgeving. Merk ook op dat hier is vastgelegd dat de lidstaten hier een cruciale rol spelen. In NL is dit wettelijk geregeld in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (een AMvB)
- p.28: noemt DB Netze, eerder alleen DB Netz. Ter verduidelijking: DB Netze omvat DB Netz, DB Stations & Service, DB Energie en DUSS (overslag).
- p.29 par 4.4.2., tweede alinea: dat de meeste zaken zijn opgelost komt doordat er voldoende capaciteit was. Er was dus sprake van (als je naar Nederland kijkt) bijzondere omstandigheden. Mogelijk dat open toegang vervoerders zich vooral gericht hebben op trajecten waarvan ze wisten dat er nog capaciteit beschikbaar was. Dit is een belangrijke vraag die echter niet meegenomen is.
- p. 29 en p. 34: bij verwijzingen naar klachten duidelijk maken of het gaat om een publiek statement of, zoals bij Westbahn, om een formele klacht. Naast dit relevante verschil in status doen ook het oordeel van de betreffende commissie of Europese Hof of een nationale rechter er ook. Dergelijke jurisprudentie is relevant omdat het deel uit maakt van het recht.
- p.30 Paragraaf 4.5.1: Aankoop materieel is eenzijdig geschreven (zie inleidende opmerkingen).
- p.30: een kort overzicht van prioriteitsregels (b.v. in NL het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur) maakt de verschillen helderder.
- p.31: de zin voor de verwijzing naar voetnoot 81 duidt waarschijnlijk op het ontbreken van een dynamische markt voor gebruikt spoorwegmaterieel. Dit hoeven niet per se treinstellen te zijn. Verschillende keren wordt het woord *materiaal* gebruik in plaats van *materieel*. Er zijn ook leasing companies op het Europese vasteland actief, zoals MRCE, AB Transitio, etc. Deze richten zich echter vooral op de goederen of concessiemarkten.
- p.32: het is kort door de bocht om de verliezen van ÖBB alleen aan Westbahn toe te schrijven. ÖBB is een veel complexer bedrijf (o.a. infrastructuur, goederenvervoer, etc).
- p.32 Paragraaf 4.5.2: Het is interessant te lezen dat winstgevendheid als een vanuit de economische theorie gevormde drijfveer wordt genoemd. Het stuk laat verder echter zien dat dit niet doorslaggevend is geweest voor de toetreding. De vraag die onbeantwoord blijft is wat de redenen dan zijn geweest.
- p.33 niet duidelijk wat er met *turn-over* punt wordt bedoeld; *break even* wellicht?
- p.33: Lovers wordt hier aangehaald. Ons voorstel zou deze verwijzing hier te schrappen of Lovers juist volwaardig mee te nemen in het onderzoek.
- p.34 Paragraaf 4.5.3: ook hier wordt gewag gemaakt van *beschuldigingen*? Maar wat is waar en aangetoond? Er wordt ook gesproken van 'een perceptie'.
- p.35 Paragraaf 5.1.1.: Het is ons niet duidelijk of bijvoorbeeld bij de Italiaanse voorbeelden of deze investeringen niet reeds zouden worden gedaan of dat dit werkelijk een gevolg van concurrentie is (zoals AllRail stelt).
- p.36: ook in landen zonder open toegang vervoer zit er vaak Wifi in de trein. De vraag is dus of de meest genoemde verbetering een gevolg is van concurrentie of dat het de inbouw alleen versneld heeft.

- p.37 Paragraaf 5.1.2.: Ook hiervoor geldt dat de daling van tarieven ons inziens niet enkel in losse relatie moet worden bezien, maar bijvoorbeeld ook in het grotere plaatje ten aanzien van kwaliteit en dergelijke. Een belangrijke vraag hier is tevens of de ticketprijs is gedaald door lagere kosten of door het verdwijnen van kruissubsidie (bij nationale concessie is er eigenlijk altijd sprake van een mix van winstgevende IC's en verlieslatende stoptreinen). Het is in ieder geval opvallend dat in Duitsland waar geen nationale concessie bestaat (en dus geen kruissubsidie) er blijkbaar geen duidelijk prijsdaling is geweest.
- p.43 Paragraaf 6.2.: Hier lijkt de suggestie te worden gewekt dat alle partijen een gelijke efficiëntie zouden moeten hebben. Dit is – in ieder geval vanuit mededingingsrechtelijke perspectief – niet juist. Het is immers niet zo dat de uitgangspositie voor elke aanbieder gelijk moet (en kan) zijn. De uitgangsposities kunnen verschillen, bijvoorbeeld als één vervoerder beschikt over bepaalde schaal- en/of netwerkvoordelen. Hiermee kan deze partij kostenvoordelen behalen waarvan de reiziger profiteert. Dat wordt in de regel beschouwd als gezonde concurrentie. Door efficiënter te werken, een hogere kwaliteit te leveren of te innoveren heeft iedere aanbieder een kans, op basis van eigen verdienste.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Concept Quick Scan Ervaringen met open toegang in het buitenland
Datum: dinsdag 30 april 2019 08:26:15
Bijlagen: image001.png

Fijn, schroom niet bij vragen bij ons aan te kloppen en succes met de verdere afronding van het rapport. Indien mogelijk lezen wij als klankbordgroeplid uiteraard graag het definitieve rapport wanneer dat (nagenoeg) afgerond is.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: maandag 29 april 2019 17:29
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Concept Quick Scan Ervaringen met open toegang in het buitenland

Dag 10.2.e
Dank, we zullen het met aandacht lezen.
Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: maandag 29 april 2019 16:10
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: RE: Concept Quick Scan Ervaringen met open toegang in het buitenland

Dag 10.2.e

Dank voor je reactie. Het klopt dat 10.2.e namens NS momenteel deelneemt aan de klankbordgroep, maar wij trekken samen op bij dit project. Vandaar dat ze het document naar me gestuurd had.
We hebben het onderzoek met veel interesse doorgenomen. Omdat we uit je mail opmaken dat het rapport onderdeel vormt van de bouwblokken en met de Kamer gedeeld wordt, is het wat ons betreft belangrijk de eventuele opmerkingen van klankbordgroepleden te verzamelen. Immers, een volledig en feitelijk juist eindrapport zal een waardevol onderdeel van de bouwsteen zijn. Wij hebben onze opmerkingen in de bijlage toegevoegd, met een deel meer algemene observaties en een deel opmerkingen per pagina. Wij zijn ons er daarvan bewust dat het een conceptversie is. Mogelijk hebben wij suggesties gedaan die inmiddels al verwerkt zijn. Ik hoop dat onze suggesties het eindproduct ten goede zullen komen. Wij delen deze input uiteraard in vertrouwen, dus fijn als deze reactie ook vertrouwelijk behandeld kan worden.
Status van het stuk
In het verlengde van je bericht vragen wij ons af op welke wijze dit een onderdeel uit zal maken van het bouwblok en wat de status van het eindproduct zal zijn, aangezien het een quick scan betreft. De kanttekening die hierbij kan worden geplaatst:

- er is sprake van weinig literatuur in de quick scan,
- er heeft een beperkt aantal interviews plaatsgevonden, die bovendien gekleurde info kunnen bevatten omdat er geen verificatie heeft plaatsgevonden,

- ieder land heeft zijn eigen kenmerken. Daarmee moet de lezer terughoudend zijn met het 'doorvertalen' van observaties in de Nederlandse context.

Wij hopen dat IenW onze op- en aanmerkingen ter harte neemt en deze verwerkt in de eindversie van de quick scan.
Uiteraard zijn wij bereid tot nadere toelichting mocht daar behoefte toe zijn.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 26 april 2019 18:27
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Concept Quick Scan Ervaringen met open toegang in het buitenland

Dag 10.2.e
Hoewel het als gezegd niet ter klankbording bij jullie ligt (en eigenlijk alleen bedoeld was voor de leden van de klankbordgroep zelf) staan we uiteraard open voor reflectie. Die reactie mag inderdaad per mail aan mij. Omdat het geen onderdeel is van de taak van de klankbord zullen we niet op ieder punt een reactie formuleren, maar ik ben benieuwd naar jullie op- en aanmerkingen.
Fijn weekend!

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: donderdag 25 april 2019 08:31
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
CC: 10.2.e 10.2.e @NS.NL>
Onderwerp: RE: Concept Quick Scan Ervaringen met open toegang in het buitenland

Goedemorgen 10.2.e
Via 10.2.e die namens NS in de klankbordgroep zit voor het onderzoek naar open toegang, ontving ik het conceptrapport met de ervaringen in het buitenland. Uit je mail begrijp ik dat dit rapport niet besproken wordt in de volgende klankbordgroep. Goed dat aandacht besteed wordt aan de ervaringen in het buitenland. Wij hebben het rapport bestudeerd en hebben – zeker aangezien het nog een concept is – nog een aantal tips en aanvullingen om het rapport te versterken. Kunnen wij die reactie het beste voorafgaand aan de klankbordgroep met jou delen of heb je daar een ander voorstel voor?
Hoor het graag! Dan zorg ik dat ik je dat op korte termijn toestuur.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: vrijdag 12 april 2019 17:54
Aan: 10.2.e @knv.nl; info@railgood.nl; 10.2.e @keolis.nl; 10.2.e 10.2.e 10.2.e @NS.NL>; 10.2.e @acm.nl; 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e @planet.nl>; 10.2.e 10.2.e @dova.nu>; 10.2.e , 10.2.e (ProRail) 10.2.e @prorail.nl>; 10.2.e @flixbus.com; 10.2.e 10.2.e @allrail.eu>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Concept Quick Scan Ervaringen met open toegang in het buitenland

Dag allen,

In de klankbordgroep open toegang hebben wij toegezegd de quick scan ervaringen met open toegang bij de stukken van de volgende klankbordgroep te voegen. Op nadrukkelijke aanvraag van 10.2.e sturen wij deze echter vast eerder dan toegezegd. Een aantal opmerkingen:

- Het betreft een conceptversie.
- De quick scan betreft een globaal overzicht van de ervaringen met open toegang in het buitenland. Het is een synthese van de beschikbare literatuur, aangevuld met een aantal interviews, om een algemeen beeld te kunnen schetsen.
- De quick scan is de uitvoering van de toezegging aan de Kamer om ervaringen met open toegang in kaart te brengen, en wordt samen met het hoofdrapport (waarvan u in de klankbordgroep zit) aan de Kamer gestuurd. Het toesturen van de quick scan is ter ondersteuning van uw rol in de klankbordgroep, en MAG UITDRUKKELIJK NIET GEDEELD WORDEN met anderen.
- De quick scan valt buiten de scope van de klankbordgroep.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e @minienm.nl
+316 10.2.e
Rijnstraat 8 | Den Haag

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

NS Hoofdkantoor
T.a.v. 10.2.e
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e@minienw.nl

Kenmerk
IENW/BSK-2019/95987

Datum 1 mei 2019
Betreft Informatie sprinterdiensten Zwolle-Leeuwaren/Groningen en Apeldoorn-Enschede

Geachte heer 10.2.e, Beste 10.2.e

Naar aanleiding van de opgave uit het regeerakkoord om meer sprinterdiensten op het hoofdrailnet toe te voegen aan regionale OV-concessies is de quickscan *mogelijke decentralisatie van vier sprinterdiensten* uitgevoerd. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft in haar brief van 2 april 2019[1] aan de Tweede Kamer aangekondigd dat zij met de betrokken provincies afspraken heeft gemaakt over de vervolgstappen die zij gezamenlijk met hen wil zetten om begin 2020 tot een principe-afspraak te komen over het al dan niet decentraliseren van de sprinterdiensten. Zo wordt a.d.h.v. een analyse, die gebaseerd is op reizigersdata, vastgesteld of er mogelijke verbeteringen voor de reiziger met de mogelijke decentralisaties kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast wordt beoordeeld onder welke (financiële) voorwaarden decentralisatie zou kunnen plaatsvinden.

Hiervoor is nadere informatie van NS nodig. Met medewerkers van uw organisatie zijn afspraken gemaakt over de gegevens die NS op korte termijn beschikbaar kan stellen aan IenW op grond van artikel 19, lid 3, van de concessie. Het gaat om de volgende gegevens.

- Informatie over de opbrengsten van de genoemde drie Sprinterdiensten, uitgesplitst naar in ieder geval de opbrengsten vanuit de OV-Studentenkaart en Overige opbrengsten.
- De reizigersstromen binnen de drie genoemde treinseries o.b.v. de HB-matrices, met daar waar relevant inzicht in het aantal overstappers op andere NS-treinen.
- Een indicatie van het financiële effect op het HRN-resultaat bij decentralisatie.
- Voor de gegevens wordt uitgegaan van historische data over opbrengsten en reizigers. Daarnaast worden kwalitatief de ontwikkelingen op de drie lijnen in beeld gebracht in de periode tot 2025, gegeven de beschikbare infrastructuur, zoals bijv. volgend uit het contract met provincie Fryslân over de Sprinter Leeuwarden-Zwolle.

[1] Kamerstukken II, 2018/2019, 29 984, nr. 828.



Ik wil u verzoeken voornoemde gegevens zo spoedig mogelijk, uiterlijk op 14 juni, aan mij te doen toekomen. IenW heeft belang bij een spoedige levering van de gegevens, omdat het streven is om rond de zomer met de nieuwe provinciale colleges over mogelijke decentralisaties te spreken. De provincies zijn overigens net als IenW gehouden om bedrijfsvertrouwelijke gegevens vertrouwelijk te houden. Voorafgaand aan het delen van (een deel van) de gegevens met de provincies, wordt met NS afgestemd op welk aggregatieniveau dit gebeurt. Daar waar nodig worden de afspraken vastgelegd in een NDA.

De gegevens zullen worden gevalideerd door een extern bureau. Dit bureau zal o.b.v. de geleverde gegevens zo nodig een aanvullend verzoek doen voor inzage in de kosten en opbrengsten van de drie sprinterdiensten. Met uw medewerkers is afgesproken om voorafgaand aan de informatielevering door NS een gesprek te organiseren tussen NS, IenW en het externe bureau, waar ook nadere afspraken worden gemaakt over de wijze waarop wordt omgegaan met de vertrouwelijkheid van de gegevens.

Met vriendelijke groet,

10.2.e OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: RE: Onderzoek effecten aanbestedingen in het OV - follow up
Datum: woensdag 1 mei 2019 09:49:45
Bijlagen: image001.png
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Dag 10.2.e en 10.2.e
Vanwege de vakantie van 10.2.e even een bericht vanuit mij. Ben benieuwd of jullie ons kunnen informeren over de verdere stappen in het onderzoek effecten van aanbesteden. Wordt de aangepaste onderzoeksopzet nog met de stakeholders gedeeld n.a.v. de reacties? En zo ja, kun je ons informeren op welke termijn dit zal zijn?
Hartelijk dank alvast!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS

NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Verzonden: maandag 15 april 2019 14:39
Aan: 10.2.e - BSK' ; 10.2.e - DGB
CC: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Onderzoek effecten aanbestedingen in het OV - follow up
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Dubbele inhoud met document 83

Dubbele inhoud met document 83

RBB | Economics

Reactie op kruissubsidies in het conceptadvies aanbestedingen ACM

Opgesteld in opdracht van NS

RBB Economics, 7 mei 2019

1 Inleiding

Op 12 februari 2019 heeft de ACM haar conceptadvies "*Eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer*" ("conceptadvies") voor een toets op feitelijke onjuistheden voorgelegd aan de NS en de regionale spoorvervoerders (verenigd in de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland, FMN).

Op verzoek van de Nederlandse Spoorwegen (NS) hebben wij in eerste instantie op hoofdlijnen op het conceptadvies van de ACM gereageerd.[1]

In onze reactie op hoofdlijnen hebben wij onder meer aangegeven dat er hooguit in zeer beperkte mate sprake is van een analyse door de ACM van de aanbestedingsmarkt voor regionaal spoorvervoer en van de vraag of er nadere beheersmaatregelen noodzakelijk zijn. Het in het conceptadvies opgenomen beoordelingskader voor de door de ACM geïnventariseerde risico's is daarom incompleet, wat ertoe leidt dat de concrete suggesties voor aanvullende maatregelen die de ACM geeft, onvoldoende basis hebben om te kunnen worden opgevolgd.

[1] RBB Economics, Reactie op conceptadvies aanbestedingen ACM, 27 februari 2019 ("RBB Reactie"). Het conceptadvies gaf aanleiding tot een meer uitgebreide reactie dan een toets op alleen feitelijke onjuis heden, maar die viel binnen de gestelde termijn niet te geven.

Dit geldt bijvoorbeeld voor de behandeling van het onderwerp 'kruissubsidie',[2] wat volgens de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) de grootste bedreiging voor een gelijk speelveld bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer zou zijn.[3]

In vervolg op onze reactie op hoofdlijnen bevat voorliggende notitie op verzoek van NS een meer uitgebreide bespreking van het onderwerp kruissubsidie zoals behandeld door de ACM in het conceptadvies.

Samengevat zijn onze punten van kritiek op de analyse van kruissubsidies door de ACM:[4]

- De definitie van een kruissubsidie die de ACM hanteert is gekunsteld en niet onderbouwd, omdat in haar definitie een mogelijke bron voor de kruissubsidies ontbreekt. Het is ook niet aannemelijk dat een dergelijke bron bestaat. Alle hoofdactiviteiten van de NS (personenvervoer in binnen- en buitenland) worden immers uitgevoerd op basis van gegunde concessies, inclusief het HRN. Dat betekent automatisch dat alle activiteiten van de NS onderworpen zijn aan concessievoorwaarden, inclusief voorwaarden over prijzen. Dat betekent bij voorbaat dat de kans op het bestaan van een "bron" voor kruissubsidies klein is.

- In feite gaat de ACM in haar analyse uit van een gebrekkige analyse van roofprijzen. De analyse is onder meer gebrekkig omdat de ACM niet aannemelijk maakt dat sprake kan zijn van uitsluiting van concurrenten waardoor (toekomstige) schade voor andere vervoerders, reizigers of belastingbetalers zou ontstaan. Een (logische) bestemming van de kruissubsidies is er dus ook niet.

- De ACM gaat niet in op de door de FMN genoemde vormen van kruissubsidies, daarmee implicerend dat er geen sprake is van concurrentieverstorende kruissubsidies. Op het eerste gezicht lijken de klachten van de FMN vooral betrekking te hebben op (efficiëntie- en schaal)voordelen voor NS, waarvan de ACM zelf stelt dat deze juist gezonde concurrentie opleveren. Hoe dan ook is het van belang dat de ACM expliciet benoemt dat er geen aanleiding is aan te nemen dat er sprake is van kruissubsidies.

- De ACM concludeert dat bestaande wet- en regelgeving (met name de Mededingingswet en regels omtrent gescheiden boekhouding) het door haar gepercipieerde risico niet volledig kan adresseren. Dit risico is echter niet correct geanalyseerd en lijkt, ook gezien de overwegingen van de ACM over de mogelijke additionele maatregelen, afwezig te zijn. Dit maakt de vrijwel de hele analyse van de ACM overbodig. Maar ook als de risico's voor een ongelijk speelveld die de ACM ziet, zouden bestaan, zijn de overwegingen over de mogelijke oplossingen incorrect en overbodig.

- De ACM maakt niet aannemelijk dat de twee door haar geadviseerde aanvullende beheersmaatregelen nodig of gewenst zijn. De geadviseerde maatregel om gescheiden boekhoudingen te voeren door implementatie van de PSO-verordening is daarenboven overbodig omdat die boekhouding al bestaat.

---

2 Hoofdstuk 2 van het conceptadvies.
3 Conceptadvies, bladzijde 9.
4 In lijn met het door ons geschetste analytische kader (RBB Reactie, paragraaf 2.2).

- De ACM maakt tot slot geen enkele kosten-batenafweging over de enige concreet (overgebleven) geadviseerde aanvullende maatregel om de aandeelhouder van NS alle biedingen door NS ex ante te laten beoordelen.

In het vervolg van deze notitie werken we deze punten verder uit.

2 De analyse van kruissubsidies van de ACM

2.1 Inleiding

De bronnen voor kruissubsidie zouden volgens de FMN (onder meer) bestaan uit de inkomsten uit de exploitatie van het HRN, vastgoed en de exploitatie van stations.[5]

De ACM analyseert echter geen van deze relaties in het kader van kruissubsidiëring (tot op zekere hoogte met uitzondering van de relatie tussen het HRN en regionale lijnen, zie ook hieronder). Kennelijk deelt de ACM de mening van de FMN over de genoemde bronnen van kruissubsidies niet, maar vermeldt zij dit nergens expliciet.

De ACM onderzoekt kruissubsidiëring door de volgende vragen, nagenoeg zonder link met de door de FMN aangedragen potentiële problemen, te beantwoorden:[6]

- Wat is kruissubsidiëring?
- Wanneer is kruissubsidiering een verstoring van het gelijke speelveld?
- Is er een risico op een dergelijke verstorende vorm van kruissubsidie en (zo ja) in welke situatie?
- Zijn er aanwijzingen voor feitelijk opgetreden kruissubsidies?

In onderstaande reageren wij op de antwoorden van de ACM op deze vragen en op wat de ACM concludeert over de wenselijkheid van aanvullende beheersmaatregelen. We volgen daartoe de structuur van de ACM waarbij we per onderwerp eerst beknopt het standpunt van de ACM beschrijven en daaropvolgend ons commentaar geven.

2.2 De definitie van kruissubsidie volgens de ACM

Volgens de ACM is een gebruikelijke definitie van kruissubsidie de prijsstelling van een product of dienst onder de kosten (doelkant van de kruissubsidie), waarbij het verlies wordt gedekt uit de positieve kasstromen in een andere markt (bronkant van de kruissubsidie). Zij verwijst daarvoor onder meer naar het Besluit van de Europese Commissie inzake Deutsche Post.[7]

Maar deze relatie tussen een bron en een doel wordt door de ACM niet gelegd in haar definitie van een kruissubsidie in geval van aanbestedingen van regionale concessies. Volgens de

---

[5] De FMN noemt in totaal acht rela ies tussen bronnen en doelen waarbij sprake zou zijn van kruissubsidies.
[6] Conceptadvies, bladzijde 10.
[7] Conceptadvies, bladzijde 9 en voetnoten 18-20.

ACM is dan namelijk al sprake van een kruissubsidie, indien voor alle activiteiten en over de gehele duur van de concessie de verwachte (incrementele en realistisch geschatte) kosten, inclusief de kosten voor het aantrekken van kapitaal, hoger zijn dan de verwachte (realistisch ingeschatte) opbrengsten (bestaande uit de som van reizigersopbrengsten en overheidssubsidie). In die situatie is het verwachte interne rendement (ofwel '*internal rate of return*', 'IRR') lager dan het vereiste rendement om kapitaal aan te trekken (de vermogenskostenvoet of '*weighted average cost of capital*', 'WACC'), aldus de ACM.[8]

Een IRR lager dan de WACC wordt door de ACM een verliesgevend bod genoemd.[9]

2.3 Commentaar op de definitie van kruissubsidie van de ACM

2.3.1 Algemeen

Volgens de ACM is er bij aanbestedingen kennelijk sprake van kruissubsidiëring als het (mogelijk positieve) rendement lager is dan een normrendement:[10]

> *"Het voorgaande betekent dat gekruissubsidieerde activiteiten (doelkant) verliesgevend worden aangeboden ofwel dat het verwachte rendement van die activiteiten onder het normrendement ligt. Het is dus niet zo dat er bij kruissubsidiëring sprake is van een in de boekhouding expliciet zichtbare overheveling van winsten van de ene naar de andere activiteit. Die overheveling van winst is impliciet in de zin dat op bepaalde activiteiten winst wordt gemaakt (bronkant kruissubsidie) en op andere activiteiten verlies (doelkant kruissubsidie)."*

Uit het citaat blijkt dat de ACM op grond van een (verwacht) rendement lager dan een normrendement aanneemt dat er op bepaalde activiteiten winst wordt gemaakt en op andere 'verlies'. Dit 'verlies' bestaat op grond van de definitie van de ACM ook als de (verwachte) toekomstige winsten positief zijn en een positief rendement kunnen hebben (IRR groter dan nul), maar de WACC hoger is dan de IRR.[11]

Het is volgens de ACM dus voldoende om in het kader van een aanbesteding na te gaan of een IRR lager is dan een WACC om vast te stellen dat sprake is van een verlies en van kruissubsidie.

Dit conceptuele uitgangspunt voor kruissubsidiëring is niet gebaseerd op enige onafhankelijke bron (economische literatuur, beschikkingspraktijk van de Commissie of jurisprudentie) en lijkt een door de ACM zelf bedachte definitie te zijn. De definitie is niet in overeenstemming met

---

8 Conceptadvies, bladzijde 10. De IRR en WACC zijn discontovoeten (ter verdiscontering van toekomstige bedragen). De toekomstige bedragen zijn de toekomstige (verwachte) winsten bestaande uit de verwachte opbrengsten per jaar minus de verwachte kosten per jaar. Deze winsten zullen in het algemeen positief zijn. De IRR is die rente die de netto contante waarde van het project nul maakt. Als de IRR positief (of zelfs nul), dan is de som van de toekoms ige verwachte winststromen ten minste gelijk aan de waarde van de investeringen.

9 Conceptadvies, bladzijde 10.

10 Conceptadvies, bladzijde 10.

11 De ACM lijkt te bedoelen dat de WACC een objectieve maatstaf voor de feitelijke financieringskosten van een project is en als de WACC groter is dan de IRR, het project niet gefinancierd zou kunnen worden (of een kruissubsidie vereist). Achter deze visie van de ACM zit een aantal impliciete veronderstellingen die voor een concreet project niet hoeven te gelden. Zo kunnen de feitelijke financieringskosten van het aantrekken van kapitaal voor een specifiek project lager zijn dat wat de ACM met een WACC lijkt te bedoelen (namelijk het rendement dat een financier gemiddeld kan verwachten te verkrijgen over een volledig over alle soorten activa gespreide portefeuille). Dat betekent echter niet dat er van een subsidiestroom sprake is.

de economische theorie of met de door de ACM zelf aangehaalde beschikking van de Commissie inzake Deutsche Post.

2.3.2 Economische theorie en Deutsche Post

De standaardtheorie over kruissubsidiëring dateert van ten minste 1975.[12] Daaruit blijkt dat geen sprake is van kruissubsidie als geldt dat voor alle afzonderlijke producten en alle combinaties van producten:[13]

- De opbrengsten niet lager zijn dan de incrementele kosten, en
- De opbrengsten niet hoger zijn dan de stand-alone kosten.

De logica van de eerste voorwaarde is dat als de opbrengsten van een product niet lager zijn dan de incrementele kosten ervan, er geen verlies op dat product wordt gemaakt, wat suggereert dat geen sprake kan zijn van kruissubsidie. Als de opbrengsten wel lager zijn dan de incrementele kosten, dan kan sprake zijn van kruissubsidie.

De logica van de tweede voorwaarde is dat als voor een product en alle combinaties van producten de opbrengsten niet hoger zijn dan de stand-alone kosten, geen van deze producten of combinaties van producten de bron van kruissubsidies kunnen opleveren.[14] Omgekeerd geldt dat als de opbrengsten van een of meer producten gezamenlijk de stand-alone kosten overtreffen, dit de bron van de kruissubsidies oplevert.

Dit is in overeenstemming met het Deutsche Post-besluit waar de ACM naar verwijst.[15] In dat besluit wordt precies bovenstaande relatie beschreven:[16]

> "*From an economic point of view cross-subsidisation occurs where the earnings from a given service do not suffice to cover the incremental costs of providing that service and where there is another service or bundle of services the earnings from which exceed the stand-alone costs […]. The service for which revenue exceeds stand-alone cost is the source of the cross subsidy and the service in which revenue does not cover the incremental costs is its destination.*"

De ACM kan met een beroep op Deutsche Post niet onderbouwen dat een interne rentevoet (IRR) die lager is dan de WACC kruissubsidiëring oplevert, immers de ACM vergelijkt geen (bundels van) activiteiten met incrementele en stand-alone kosten.[17]

---

12 Faulhaber, G.R., Cross-Subsidization: Pricing in Public Enterprises, The American Economic Review, Vol. 65, No. 5 (december 1975), pp. 966-977; Faulhaber, G.R., Cross-subsidy analysis with more than two services, Journal of Competi ion Law and Economics 1(3), 2005, pp. 441–448.

13 Uitgegaan wordt van de restrictie dat alle producten gezamenlijk winst noch verlies opleveren, omdat kruissubsidiëring een probleem is dat zich voordoet bij gereguleerde ondernemingen of staatsbedrijven. NS kent overigens normen voor de winstgevendheid (redelijk rendement) voor de gereguleerde diensten onder de Spoorwegwet, wat het onaannemelijkheid maakt dat deze de bron voor kruissubsidies vormen.

14 Twee producten kunnen afzonderlijk lagere opbrengsten dan hun eigen stand-alone kosten hebben, maar gezamenlijk hogere opbrengsten dan de gezamenlijke stand-alone kosten (zie Faulhaber 1975 en 2005).

15 Conceptadvies, voetnoot 20.

16 Beschikking van de Commissie van 20 maart 2001, zaaknummer COMP/35.141, Deutsche Post (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001D0354&from=EN), randnummer 6 (onderstreping door RBB).

17 De ACM stelt dat de vergelijking van prijzen met 'incremental' en 'stand-alone' kosten een 'engere', respectievelijk 'ruimere' definitie van kruissubsidies zou opleveren. Hiervoor is geen basis in het arrest of in de genoemde economische literatuur.

Dit is echter juist van belang omdat NS een groot aantal hoofd- en nevenactiviteiten onderneemt, waarvoor het volgende geldt:

- De hoofdactiviteiten van NS (personenvervoer in binnen- en buitenland) worden uitgevoerd op basis van gegunde concessies, inclusief het HRN. Dat betekent automatisch dat alle activiteiten van de NS onderworpen zijn aan concessievoorwaarden, inclusief voorwaarden over prijzen. Dit geldt ook voor het HRN. Dat betekent dat er bij voorbaat geen sprake kan zijn van een bron van kruissubsidies, althans de ACM maakt dit op grond van de in de economische en juridische literatuur beschreven methode voor het bepalen van kruissubsidies geheel niet aannemelijk.

- De nevenactiviteiten, waaronder de exploitatie van stations, zijn als efficiëntievoordelen (bijvoorbeeld economies of scope) voor NS te interpreteren, waarvan de ACM zelf stelt dat deze juist gezonde concurrentie opleveren.[18] Daar komt bij dat het ook verder onaannemelijk is dat de winsten uit de nevenactiviteiten een kruissubsidie bij de aanbesteding kan opleveren. De ACM bepaalt bijvoorbeeld niet hoe groot het gedachte verlies op een aanbesteding zou zijn en of de bron hierin (ook) kan voorzien.[19]

De analyse van kruissubsidies door de ACM is daarom gestoeld op een volledig verkeerd uitgangspunt over wat deze zijn en verder was het op basis van een correcte definitie a priori niet aannemelijk dat er een bron voor de kruissubsidie zou bestaan.

2.3.3 De kruissubsidie is bedoeld als roofprijs

Uitgaande van de redenering dat een IRR lager dan een WACC als ‘verliesgevend’ kan worden beschouwd, lijkt de ACM feitelijk van een roofprijs in plaats van kruissubsidie te spreken. Deze conclusie is in overeenstemming met de verdere analyse van de ACM.[20]

De ACM geeft echter ook geen enkele onafhankelijke bronvermelding voor een dergelijke roofprijsanalyse.[21]

Vanuit economisch perspectief vereist een roofprijs de mogelijkheid om het geleden verlies terug te verdienen (recoupment) ten koste van reiziger of aanbestedende dienst (en uiteindelijk de belastingbetaler). De ACM lijkt van mening dat de recoupment en daarmee de feitelijke bron voor de kruissubsidie bestaat uit het verkleinen van de kans dat de positie van NS op het HRN onder druk komt te staan.[22] Een relatie met uiteindelijk welvaartsverlies wordt echter niet gelegd.

---

[18] Conceptadvies, bladzijde 5: *“Dat betekent niet dat de uitgangspositie voor elke aanbieder gelijk moet zijn. De uitgangsposities kunnen verschillen, bijvoorbeeld als één vervoerder beschikt over bepaalde schaal- en/of netwerkvoordelen. Hiermee kan deze partij kostenvoordelen behalen waarvan de reiziger profiteert. Dat beschouwt de ACM als gezonde concurrentie. Door efficiënter te werken, een hogere kwaliteit te leveren of te innoveren heeft iedere aanbieder een kans om een spoorconcessie te winnen, op basis van eigen verdienste.”*

[19] Zoals gezegd komt dit omdat de ACM de kruissubsidie gedefinieerd acht door het doel zelf (IRR lager dan WACC voor een aanbesteding).

[20] Dit behandelen we hierna bij de door de ACM gepercipieerde aanwijzingen voor reeds opgetreden verlieslatende biedingen (conceptadvies, bladzijde 12 en verder). De ACM noemt op bladzijde 14 van het conceptadvies een mogelijk te hoog rendement op het HRN als bron van kruissubsidie. Er wordt door de ACM echter geen enkele onderbouwing gegeven voor de aannemelijkheid daarvan.

[21] De enige bron waar de ACM zich op beroept is de door haar zelf gecreëerde roofprijstheorie uit de Limburgse casus (besluit van de ACM van 22 mei 2017, zaaknummer 16.0691.31, Gedragingen van NS inzake openbaarvervoerconcessie in Limburg). Deze zaak ligt echter nog onder de rechter.

[22] Conceptadvies, bladzijde 13: *“Bij een decentralisatie van regionale lijnen uit het hoofdrailnet (zoals is overeengekomen in het regeerakkoord Rutte-III) ziet de ACM een groot risico dat NS wil voorkomen dat haar positie op het hoofdrailnet verder onder druk komt te staan.”* Het enige concrete voorbeeld dat de ACM geeft van het terugverdienen van een

Deze redenering vindt geen enkele basis in de literatuur of jurisprudentie.

De definitie van kruissubsidies (of roofprijzen) die de ACM hanteert, is dan ook gebrekkig, gekunsteld en niet-onderbouwd.

Uiteraard geldt net als voor onze conclusies over kruissubsidies, dat het niet aannemelijk is dat NS roofprijzen hanteert. NS kan immers de (vermeende) verliezen vanwege de concessievoorwaarden niet terugverdienen op de hoofdactiviteiten. Ook anderszins is niet aannemelijk dat de NS de (vermeende) roofprijs ten koste van reiziger of belastingbetaler kan terugverdienen. Zo kan NS bijvoorbeeld niet uit hoofde van de nevenactiviteiten de (vermeende) roofprijs terugverdienen (deze vormen mogelijk een bron van voordelen, maar ook als dat niet het geval zou zijn, leidt het winnen van aanbestedingen als zodanig niet tot hogere winsten voor de nevenactiviteiten).

2.4 Risico op verstoring van een gelijk speelveld volgens de ACM

2.4.1 Verstoring van een gelijk speelveld volgens de ACM

Kruissubsidiëring zoals door de ACM gedefinieerd is volgens haar een verstoring van het gelijke speelveld indien er geen goede marktwerking is en de kruissubsidie door een onderneming met een economische machtspositie wordt toegepast.[23]

De ACM geeft daarbij de volgende toelichting:[24]

> *"Een partij met een economische machtspositie kan het verlies elders en/of in de toekomst compenseren, bijvoorbeeld door prijzen in de afwezigheid van voldoende concurrentiedruk elders te verhogen, terwijl zijn concurrenten zonder die economische machtspositie daartoe niet in staat zijn. Dat laatste geeft een verstoring van het gelijke speelveld."*

De ACM koppelt derhalve het hebben van een economische machtspositie aan de mogelijkheid om prijzen elders of in de toekomst te verhogen.

2.4.2 Risico op verstoring volgens de ACM

Volgens de ACM is sprake van een zelfstandige relevante markt voor de exploitatie van de HRN-concessie waarop NS een economische machtspositie zou hebben, met name omdat deze concessie onderhands is gegund.[25]

Over een marktafbakening van de regionale concessies is de ACM minder uitgesproken, maar in elk geval constateert zij dat daar geen sprake van machtsposities lijkt te zijn (en in elk geval niet voor NS).[26]

---

verlieslatend bod op een concessie bestaat uit dit voorbeeld van het verkleinen van de kans op verlies van (delen van) het HRN (conceptadvies, bladzijden 12-13).

23 Conceptadvies, bladzijde 10.

24 Conceptadvies, bladzijde 10.

25 Conceptadvies, bladzijde 11.

26 De ACM heeft het over de markt(en) van de regionale concessies en stelt dat NS niet dominant is op regionale markten.

De ACM oordeelt vervolgens dat er een risico op kruissubsidiëring door NS bestaat als NS een prikkel zou hebben om in een aanbesteding een concurrent uit te sluiten. Die prikkel zou bijvoorbeeld bestaan als de uitkomst van een regionale aanbesteding potentiële positieve effecten op de positie van NS op het HRN zou hebben.[27]

Volgens de ACM zou deze prikkel niet gelden voor vervoerders met een eventuele economische machtspositie in het buitenland, omdat de ACM zich niet kan voorstellen hoe een verliesgevend bod in een regionale Nederlandse concessie de buitenlandse machtspositie zou kunnen verstevigen.

2.5 Commentaar op verstoring van een gelijk speelveld volgens de ACM

2.5.1 De beschrijving van een ongelijk speelveld is incorrect en onvolledig

Volgens de ACM is er geen gelijk speelveld bij aanbestedingen als een kruissubsidie wordt toegepast door een onderneming met een economische machtspositie ("machtspositie") omdat deze de prijzen elders kan verhogen terwijl concurrenten zonder machtspositie dat niet zouden kunnen.

Echter, economisch-theoretisch is het niet mogelijk voor een (winstmaximaliserende) onderneming met een machtspositie om zijn prijzen zomaar verder verhogen, ook niet als hij zijn prijzen op een andere markt verlaagt.

De beschrijving van een ongelijk speelveld door de ACM is verder niet in overeenstemming met de analyse van kruissubsidiëring (of van roofprijzen) van de ACM in het kader van aanbestedingen. De ACM is uitgegaan van kruissubsidie als de WACC hoger is dan de IRR. De ACM koppelt daaraan niet de mogelijkheid om prijzen te verhogen uit hoofde van een machtspositie. De ACM legt dus geen link tussen haar definitie van kruissubsidie en haar beschrijving hoe dat een ongelijk speelveld oplevert.

De ACM voegt daaraan toe dat zij zich niet kan voorstellen hoe een verliesgevend bod in een regionale Nederlandse concessie de buitenlandse machtspositie zou kunnen verstevigen. Maar dat is hier irrelevant.

In de eerste plaats suggereert de ACM zelf dat geen sprake is van een ongelijk speelveld als concurrenten ook over een machtspositie beschikken.[28] Het zou er dan niet toe mogen doen of het daarbij om buitenlandse machtsposities gaat.

In de tweede plaats analyseert de ACM niet waarom concurrenten, met name die waarvan de moedermaatschappijen over een machtspositie beschikken, niet over de prikkel zouden beschikken om kruissubsidies toe te passen, bijvoorbeeld om zich een sterke positie op de Nederlandse markt te verwerven met het oog op het (toekomstige) veel meer geïntegreerde

---

[27] Conceptadvies, bladzijde 11: *"De prikkel tot het doen van een verlieslatend bod bestaat er dan uit dat een verlies op de regionale concessie wordt gecompenseerd met het voorkomen of verminderen van (of beperken van de kans op) concurrentie op (delen van) het HRN. In een dergelijk geval wordt het gelijk speelveld verstoord."*

[28] Afgezien van de vraag of NS over een machtspositie beschikt uit hoofde van de HRN-concessie.

Europese spoorvervoer. [29] Wanneer de ACM het heeft over aanwijzingen voor verstoringen door kruissubsidiëring, dan gebruikt zij bijvoorbeeld het argument dat concurrenten zouden kunnen gaan meedingen naar (delen van) het HRN.[30] Hieruit blijkt dat concurrenten mogelijk ook een prikkel hebben om 'te laag' te bieden op een regionale aanbesteding.

2.5.2 De door de FMN genoemde bronnen

De FMN noemt acht mogelijke relaties tussen bron en doel van kruissubsidies. Volgens FMN zou er in die gevallen geen enkele regulatoire of boekhoudkundige beperking bestaan, zodat er geschoven kan worden met geld.[31]

Hoewel de ACM hier geen analyses van maakt, kan deze lijst van de FMN om verschillende redenen niet volstaan voor de aannemelijkheid van kruissubsidies:

- Als er geen regulatoire of boekhoudkundige beperkingen zouden bestaan, ook al heeft NS steeds benadrukt dat die wel degelijk bestaan,[32] dan is er sprake is van vrije activiteiten, waarvoor kruissubsidiëring geen bruikbaar concept is. Het staat een onderneming immers vrij om deze activiteiten een prijs te geven zoals het haar goeddunkt (met inachtneming van mededingingsrechtelijke restricties, waartoe kruissubsidies in het geval van vrije activiteiten niet behoren).[33]

- Kruissubsidies zijn (hooguit) een probleem indien de onderneming als geheel wordt gereguleerd of een staatsonderneming is. Zelfs voor zover een wel gereguleerde activiteit de bron zou zijn voor het subsidiëren van een vrije activiteit, ligt de aard van het probleem in incorrecte regulering en ligt de oplossing in betere regulering. De FMN (noch de ACM) maken aannemelijk dat hier sprake van is.

- De activiteiten in kwestie kunnen ook een efficiënte bundel van activiteiten vormen die (gezamenlijk) tot een welvaartsvoordeel voor de reiziger leiden. Zelfs als dit een voordeel zou zijn dat ook door een andere vervoerder gerealiseerd kan worden, is er (dus) geen reden om aan te nemen dat de reiziger (of belastingbetaler) slechter af is in geval van exploitatie door NS.

- Als de door de FMN genoemde activiteiten wel een bron voor een oneerlijk speelveld zou kunnen vormen, dan zou het aan de aanbestedende dienst zijn geweest om dat te verhelpen.[34]

Dit betekent dat de ACM weliswaar terecht niet op de door de FMN genoemde vormen van kruissubsidies ingaat, maar ook dat de ACM haar overwegingen daarvoor had moeten uitwerken. In dat geval zou zij mogelijk ook tot een betere definitie en analyse van kruissubsidiëring als concreet probleem bij aanbestedingen hebben kunnen komen.

---

[29] Zie ook NS, Tabel feitelijke onjuistheden, 5 maart 2019, bladzijde 4. Er kan overigens ook gewoon sprake zijn van concurrentie op het scherpst van de snede tussen NS en zijn concurrenten.
[30] Conceptadvies, bladzijde 13.
[31] Conceptadvies, bladzijde 9.
[32] Zie bijvoorbeeld NS, Tabel feitelijke onjuistheden, 5 maart 2019, punt 2.1, tweede opmerking.
[33] Zie echter het volgende punt.
[34] Conceptadvies, bladzijde 5: "*In de eerste plaats dient de concessieverlener in overeenstemming met het aanbestedingsrecht te voorzien in een gelijk speelveld. Een aanbestedende dienst moet de inschrijvers in gelijke mate op een eerlijke manier in staat stellen om een concurrerende inschrijving te doen. Het aanbestedingsrecht ziet erop dat de procedure voldoet aan het gelijkheidsbeginsel, het transparantiebeginsel en het proportionaliteitsbeginsel.*"

2.6 Aanwijzingen voor verstoringen volgens de ACM

2.6.1 Aanwijzingen voor reeds opgetreden kruissubsidies

De ACM wijst op een rapport van Deloitte dat in 2014 kruissubsidie door NS onderzocht in opdracht van het Ministerie van Financiën en daarvoor geen aanwijzingen vond. Volgens de ACM zou in dit rapport echter slechts een beperkt aantal (binnenlandse) busconcessies zijn onderzocht en zou Deloitte niet naar de bronnen van kruissubsidiëring zoals het overhevelen van winsten hebben gekeken.[35]

2.6.2 Aanwijzingen voor toekomstige risico's

De ACM acht de kans groot op kruissubsidiegedrag door NS bij toekomstige aanbestedingen, ook al is op voorhand niet aan te geven voor welke aanbestedingen dat zou kunnen gelden.[36]

2.7 Commentaar op de aanwijzingen voor verstoringen

2.7.1 Commentaar op aanwijzingen voor opgetreden kruissubsidies

De weergave door de ACM van de inhoud van het rapport van Deloitte is incorrect. Zo heeft Deloitte ook treinconcessies onderzocht. De door Deloitte onderzochte concessies zijn geweest:[37]

- De Nederlandse Qbuzz concessies Zuidoost Friesland, Groningen-Drenthe en Bestuur Regio Utrecht (bussen en trams);
- De Duitse Abellio concessies STS, NRN, en RB47/S7 (treinvervoer);
- De Britse Abellio concessie Greater Anglia (trein en bus).

Daarnaast heeft Deloitte op grond van de biedingsdocumentatie voor elke concessie geconstateerd dat gerekend wordt met de vermogenskosteneis van NS Groep N.V. en dat voor iedere business case sprake is van een positieve netto contante waarde berekening. Dit is wat volgens de ACM de afwezigheid van kruissubsidie oplevert: een positieve netto contante waarde die is berekend met de vermogenskosten (WACC) van NS Groep, betekent dat die WACC lager is dan de IRR.

Het verwijt van de ACM dat Deloitte geen onderzoek zou hebben gedaan naar de bron van kruissubsidiëring, treft overigens ook de ACM zelf. Zoals geconstateerd volstaat de ACM voor de vaststelling voor kruissubsidie alleen met een vergelijking van WACC en IRR, zonder na te gaan wat de bron voor de subsidie zou zijn.

---

35 Conceptadvies, bladzijde 12. Deloitte, Adviesopdracht onderzoek kruissubsidie NS Groep NV, 27 juni 2014.
36 Conceptadvies, bladzijde 13.
37 Deloitte, bladzijde 10.

2.7.2 Commentaar op reeds opgetreden verlieslatende biedingen en toekomstige risico

De ACM acht het risico hoog dat NS in de toekomst kruissubsidies zal willen toepassen,[38] maar kan niet inschatten voor welke aanbestedingen dat zou gelden. Behalve dat dit geen enkel concreet aanknopingspunt biedt om dan voor dergelijke aanbestedingen een (eventuele) oplossing te formuleren, mist de ACM, zoals hiervoor geconstateerd, in haar analyse dat andere vervoerders ook prikkels kunnen hebben om kruissubsidies toe te passen met de mogelijkheid dat ook zij een bod doen waarvoor de IRR onder de WACC ligt. Immers, de enige onderbouwing die de ACM voor haar vermoeden geeft, is de Limburg-casus.[39] Maar voor zover NS een prikkel voor scherp bieden zou hebben om het HRN te behouden, zou het een prikkel voor de andere vervoerders kunnen geven om het HRN te verkrijgen. Van een ongelijk speelveld uit hoofde van een kruissubsidie (als dat het al is) zou volgens de ACM dan geen sprake meer zijn.

Meer in het algemeen is het probleem van de analyse van de ACM dat er geen enkele overweging is ten aanzien van de schadetheorie (“theory of harm”). De ACM legt nergens uit welke concurrenten van welke markt(en) worden uitgesloten,[40] waarom dat ertoe leidt dat NS in staat zou zijn om daarvan te profiteren en waarom dat de reiziger, consument of belastingbetaler zou schaden.[41]

Het is dan ook onbegrijpelijk waarom er een hoog risico zou zijn op verstoring van een gelijk speelveld op grond van een gedraging waarvan niet vaststaat dat het om een roofprijs of kruissubsidie gaat en waartoe ook concurrerende vervoerders een prikkel kunnen hebben.

2.8 Wenselijkheid van aanvullende beheersmaatregelen volgens de ACM

2.8.1 Inleiding

De ACM gaat eerst in op bestaande beheersmaatregelen (Mededingingswet en gescheiden boekhouding) en adviseert vervolgens over mogelijke aanvullende maatregelen (verbod op meebieden door NS; separate bedrijfsonderdelen van NS als inschrijvers op aanbestedingen; ex ante toets van bod NS door toezichthouder; amendement Ziengs; gescheiden boekhouding met controle op rendementsnorm aan de doelkant; toets door de aandeelhouder op alle biedingen van NS).

2.8.2 Bestaande beheersmaatregelen

2.8.2.1 Mededingingswet

Volgens de ACM kan de Mededingingswet op kruissubsidie (roofprijzen) door een dominante onderneming worden toegepast. In afwezigheid van een dominante positie is er geen sprake

38 In de vorm van een IRR lager dan een WACC.
39 Zie noot 21. Afgezien van de vraag of dat zou gelden als een roofprijs of kruissubsidie.
40 Dit geldt met name voor het uitsluiten van concurrenten op een aanbesteding, omdat dit immers de bedoeling van een aanbesteding is.
41 De ACM lijkt ervan uit te gaan dat meer concurrentie door meer aanbestedingen van meer lijnen (van het HRN) per definitie goed is. Hiervoor on breekt echter elke basis. Zie bijvoorbeeld het rapport van de Algemene Bestuursdienst (ABDTOPConsult) van 31 maart 2017, Kiezen voor een goed spoor, Scenario’s voor ordening en sturing op het spoor na 2024.

van (verboden) roofprijzen en is er geen prikkel voor kruissubsidies. Ook als er kruissubsidies zouden zijn, is dat in afwezigheid van een machtspositie geen verstoring van het gelijke speelveld.[42]

2.8.2.2 Gescheiden boekhouding

De ACM beredeneert bij dit onderwerp voor het eerst dat het HRN als (feitelijke financiële) bron van kruissubsidiëring kan fungeren, maar dat dit door een gescheiden boekhouding kan worden voorkomen. Deze kan dienen om de HRN-vergoeding van NS aan de Staat zodanig (hoog) vast te stellen dat van een bron voor kruissubsidiëring (overwinsten) geen sprake kan zijn.[43]

De ACM merkt verder op dat een gescheiden boekhouding voor het voorkomen van kruissubsidie van beperkte waarde is, omdat de boekhouding slechts achteraf de feitelijke kosten en opbrengsten vastlegt, terwijl het bij aanbestedingen om kruissubsidie vooraf zou gaan.

Verder zou de Nederlandse Staat bij constatering van gerealiseerde lage rendementen op concessies (lager dan het normrendement) volgens de ACM meer behoudende biedingen van NS moeten eisen.

Op NS rust een aantal verplichtingen om gescheiden boekhoudingen te voeren,[44] maar alleen voor Artikel 6 uit de PSO-verordening zou gelden dat kruissubsidiering vanuit de bron wordt weggenomen.[45] De ACM stelt dat er discussie zou zijn of deze eis ook voor het HRN zou gelden en pleit er daarom voor om duidelijkheid te verschaffen door het implementeren van dit onderdeel in nationale wetgeving.[46]

2.8.3 Advies over wenselijkheid van aanvullende beheersmaatregelen

De ACM bespreekt een aantal mogelijke maatregelen waarvan zijzelf concludeert dat ze ongewenst of niet passend zijn:[47]

- Een verbod op meebieden door NS. Dit is ongewenst omdat NS concurrentiedruk kan uitoefenen en bovendien, zo stelt de ACM, is op voorhand niet aan te geven voor welke aanbestedingen er een risico op kruissubsidies is;
- Slechts een separaat bedrijfsonderdeel van NS laten meebieden. Dit is geen passende verplichting vanwege de geringe toegevoegde waarde en omdat het geen garantie biedt om een verliesgevend bod te voorkomen;
- Een ex ante toets van een bod van NS door de toezichthouder. Dit is niet passend gelet op de nadelen, waaronder de administratieve lasten en de lange duur van het proces.

---

[42] Conceptadvies, bladzijde 13.
[43] Conceptadvies, bladzijde 14.
[44] Wp2000 en concessievoorwaarden HRN; PSO-verordening; Burgerlijk wetboek (artikel 2:10); Mw (artikel 25b voor bepaalde concessies).
[45] Conceptadvies, bladzijde 15. Zie hierover ook NS, Tabel feitelijke onjuistheden, 5 maart 2019, bladzijde 4.
[46] Dit is een van de twee aanvullende maatregelen die de ACM uiteindelijk voorstelt (zie volgende paragraaf).
[47] Conceptadvies, bladzijden 16-17.

- Het voeren van een gescheiden boekhouding voor het HRN (amendement Ziengs). Dit is onnodig omdat die verplichting al geldt.

De ACM bespreekt verder het goedkeuringsrecht van het Ministerie van Financiën voor investeringen boven een drempelwaarde (€ 100 miljoen in het geval van concessies) en adviseert om dat uit te breiden tot alle biedingen van NS op concessies.[48] Dit ligt volgens de ACM voor de hand indien de staat het van belang acht kruissubsidie te voorkomen.[49]

2.9 Commentaar op de wenselijkheid van aanvullende beheersmaatregelen

2.9.1 Bestaande beheersmaatregelen

2.9.1.1 Mededingingswet

De ACM stelt dat de Mededingingswet verliesgevende biedingen waaronder kruissubsidies tegen kan gaan. Zij voegt eraan toe dat dit het geval is door toepassing van het roofprijskader.[50]

Kruissubsidies zijn echter (behoudens in het kader van staatsondernemingen of gereguleerde ondernemingen) geen mededingingsrechtelijk probleem. Als een onderneming winst wenst aan te wenden om een (andere) activiteit te subsidiëren, dan is dat mededingingsrechtelijk slechts een probleem indien het om een roofprijs gaat.

Op grond van de in eerdere paragrafen genoemde redenen,[51] maakt de ACM echter niet aannemelijk dat er sprake kan of zal zijn van een oneerlijk speelveld door kruissubsidies of roofprijzen.

2.9.1.2 Gescheiden boekhouding

De ACM stelt dat er discussie zou zijn of de eis voor een gescheiden boekhouding op basis van de PSO-verordening ook voor het HRN zou gelden en pleit er daarom voor om duidelijkheid te verschaffen door het implementeren van dit onderdeel in nationale wetgeving.

Maar NS voert voor het HRN al een gescheiden boekhouding omdat dit voortvloeit uit de HRN-concessie. Hierdoor is ook de discussie over de reikwijdte van de PSO-verordening irrelevant en de aanbeveling van de ACM overbodig, ook al omdat een Europese verordening rechtstreekse werking heeft en dus geen implementatie in wetgeving vereist.[52]

2.9.2 Aanvullende beheersmaatregelen

Na alle overwegingen van de ACM over het gevaar van kruissubsidie (roofprijs) en de ongewenstheid en overbodigheid van praktisch alle mogelijke aanvullende

---

48 Hiertoe toetst het Ministerie of sprake is van een positieve netto contante waarde op basis van een marktconforme discontovoet die het risicoprofiel van de specifieke investering en financieringsmix weerspiegelt (conceptadvies, bladzijde 16, noot 39).

49 Conceptadvies, bladzijde 18.

50 Conceptadvies, bladzijde 18.

51 Afwezigheid van een analyse van *recoupment* en een *theory of harm* en de prikkel voor andere vervoerders om lage biedingen te doen om hun kans op het verkrijgen van het HRN te vergroten.

52 NS, Tabel feitelijke onjuistheden, 5 maart 2019, bladzijde 3.

beheersmaatregelen, blijft er effectief het advies over om alle biedingen van NS op regionale spoorconcessies door de aandeelhouder te laten beoordelen.[53]

De ACM baseert zich daartoe op het argument dat als de staat het van belang acht om kruissubsidies te voorkomen, het voor de hand ligt dat de aandeelhouder daar zoveel mogelijk aan bijdraagt.

Omdat de analyse van de ACM gebaseerd is op de gedachte van roofprijzen in de vorm van een IRR die lager is dan de WACC, bedoelt de ACM kennelijk dat de aandeelhouder voor alle regionale concessies moet controleren of het omgekeerde geldt alvorens een bod door NS goed te keuren.

Volgens de Nota deelnemingenbeleid vereist de aandeelhouder een marktconforme discontovoet die het risicoprofiel van de specifieke investering en financieringsmix weerspiegelt.[54] Daaruit vloeit echter niet voort dat sprake moet zijn van een WACC.[55]

Het betekent verder dat de staat alle berekeningen voor alle concessies moet nagaan, immers de netto contante waarde-berekening vereist een correcte inschatting van alle verwachte kosten, opbrengsten, toerekeningen en transferprijzen en van de discontovoet.

Maar de ACM betoogt ook dat deze toets door de aandeelhouder het risico op kruissubsidies niet geheel uitsluit, vooral gelet op de informatie-asymmetrie tussen aandeelhouder en onderneming (de ACM noemt in dat kader met name de prognoses van de business case).[56]

Er lijkt hierdoor een inconsistentie te bestaan tussen de redenering van de ACM over de kennelijk beperkte mogelijkheden voor de aandeelhouder om een business case te toetsen en de aanbeveling van de ACM om de aandeelhouder alle business cases te laten toetsen.

Er zijn dus mogelijk hoge kosten voor het Ministerie verbonden aan dit advies, terwijl het geen garantie biedt dat het een probleem oplost.

---

53 Zoals hierboven gesteld is de door de ACM genoemde aanvullende beheersmaatregel van het implementeren van de PSO-bepalingen omtrent gescheiden boekhouding overbodig.

54 Ministerie van Financiën, Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013, bladzijde 55 en bladzijde 56: *"De investering heeft een positieve netto contante waarde. De investering moet voldoende rendement opleveren. Om te bepalen of dit het geval is zal van de investering de netto contante waarde berekend worden met een marktconforme discontovoet. […] Acceptabele onderbouwing van de discontovoet gegeven het risicoprofiel van de investering. De discontovoet moet het risicoprofiel van specifieke investering (en financieringsmix daarvan) weerspiegelen, niet bijv. het risicoprofiel van het gehele bedrijf of dat van de staat."*

55 De ACM merkt ook op dat de investering een positieve netto contante waarde moet hebben (conceptadvies, bladzijde 16), maar gaat niet in op de relatie tussen wat zij de WACC noemt en de in de Nota genoemde discontovoet. Als de IRR positief is, sluit dit een voldoende rendement in de zin van de Nota niet uit (dat wil zeggen een rendement dat lager ligt dan de IRR).

56 Conceptadvies, bladzijde 16.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: Rapport RBB Economics
Datum: dinsdag 7 mei 2019 16:28:00
Bijlagen: image001.png
190507 RBB notitie kruissubsidies en regionale aanbestedingen NS.PDF

Dag 10.2.e
Je verzocht mij eerder het rapport van RBB Economics te delen zodra deze definitief zou zijn. Inmiddels hebben wij het rapport ontvangen en bij deze stuur ik die graag toe. Wij hebben begrepen dat het ACM rapport binnenkort openbaar gemaakt wordt.
RBB Economics is overigens bereid om het rapport aan jullie toe te lichten, mocht daar behoefte aan zijn.
Mochten er nog vragen zijn, verneem ik het graag!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS


NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Rapport RBB Economics
Datum: woensdag 8 mei 2019 08:22:37
Bijlagen: image001.png

Dag 10.2.e
Dat is mogelijk. Het zal er vooral van afhangen van wat er straks in de definitieve versie van de Update Quick Scan van de ACM staat. Wij kennen die inhoud uiteraard (nog) niet.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS


NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 7 mei 2019 16:51
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Rapport RBB Economics

Dank voor het rapport 10.2.e. Zijn jullie van plan het rapport van RBB openbaar te maken na het uitkomen van de update van ACM?
Hoor het graag.
Groet 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>
Verzonden: dinsdag 7 mei 2019 16:27
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: Rapport RBB Economics

Dag 10.2.e
Je verzocht mij eerder het rapport van RBB Economics te delen zodra deze definitief zou zijn. Inmiddels hebben wij het rapport ontvangen en bij deze stuur ik die graag toe. Wij hebben begrepen dat het ACM rapport binnenkort openbaar gemaakt wordt.
RBB Economics is overigens bereid om het rapport aan jullie toe te lichten, mocht daar behoefte aan zijn.
Mochten er nog vragen zijn, verneem ik het graag!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS


NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

---

bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap



NS

Mr. R.H.L.M. van Boxtel
President-Directeur

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de staatssecretaris
Mevrouw S. van Veldhoven – van der Meer
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 8 meil 2019
Ons kenmerk RvB 10.2.e 2019/047

Telefoon 088 10.2.e
E-mail 10.2.e @ns.nl

Geachte mevrouw Van Veldhoven – Van der Meer,

Recent is door Royal Haskoning DHV in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ('IenW') gestart met de uitvoering van het plan van aanpak voor het onderzoek naar de ordening op de stations in Nederland. In dit onderzoek staat de vraag centraal of een andere ordening voordelen oplevert voor de reiziger en de belastingbetaler ten opzichte van de huidige situatie. Daarbij heeft u aangegeven het belangrijk te vinden de complexiteit terug te brengen en het samenspel op stations efficiënter te laten functioneren.

Hoewel de stations in Nederland de afgelopen jaren aan aantrekkingskracht en kwaliteit hebben gewonnen en de waardering van reizigers is gestegen, bekijkt NS continu waar we onze dienstverlening verder kunnen verbeteren voor de reiziger. Ook uw stationsordenings-onderzoek is voor ons aanleiding om de te onderzoeken governance-opties te verkennen. Onze voorkeur lijkt hierbij uit te gaan naar '*optie 1*'(huidige ordening met verheldering rol- en taakverdeling) waarbij wij mogelijkheden zien om ProRail en NS met meer focus, efficiënter en met beter resultaat voor de reiziger aan de stations te laten werken.

Om u een beeld te geven waar onze gedachten naar uitgaan, vindt u hieronder een eerste doorkijk naar onze verbetervoorstellen ten aanzien van de uitwerking van optie 1. Daarbij gaat het ten eerste om te behalen efficiencyvoordelen op het gebied van beheer door het ontdubbelen van apparaatskosten en het in samenhang besturen van dagelijks en constructief beheer. Ten tweede gaat het over het verhelderen van de verantwoordelijkheden ten aanzien van transfer door deze aan te sluiten op de rolverdeling op stations en onafhankelijk toezicht in te regelen. Tenslotte wordt ingegaan op het wenkend perspectief die dit biedt voor het Rijk, voor de stations en de algehele mobiliteit in Nederland.

Gelijktijdig met het ordeningsonderzoek is het wetgevingstraject in het kader van ZBO-vorming ProRail gestart. In dit traject worden, op basis van de ons bekende informatie die hierover door IenW beschikbaar is gesteld, enkele uitkomsten in het ordeningsonderzoek onmogelijk gemaakt c.q. beperkt.[1] Aangezien in het ZBO-wetgevingstraject de datum nadert waarop de Instellingswet voor advies aan de Raad van State wordt aangeboden, leggen wij u nu onze verbetervoorstellen voor, zodat duidelijk wordt waarom het voor ons belangrijk is dat in het ZBO-wetgevingstraject geen onomkeerbare of inefficiënte stappen worden gezet.

[1] Onder meer in de brief d.d. 12 februari 2019 aan IenW.



Onze gedachten en verbetervoorstellen bij optie 1 bespreken we uiteraard ook met ProRail en de onderzoekers. Graag lichten we onze voorstellen ook aan u nader toe.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

R.H.L.M. van Boxtel



TOELICHTING: EERSTE DOORKIJK OP OPTIE 1 'EEN BETERE FOCUS VAN PARTIJEN'

Inleiding

Hieronder wordt ingegaan op het succes van de stations in Nederland, op de huidige rolverdeling ten aanzien van de stations en op hoe deze rolverdeling aan het huidige succes heeft bijgedragen. Ook worden twee mogelijke verbeterpunten benoemd in de ordening en worden hiervoor oplossingsrichtingen beschreven. Tenslotte wordt afgesloten met een 'wenkend perspectief voor Nederland' bij doorvoering van deze verbeteringen.

Het gaat goed met de stations in Nederland

Stations zijn belangrijk voor de deur-tot-deur-reis van de klant en onlosmakelijk verbonden met het treinnetwerk (geen trein zonder station en geen station zonder trein), met andere modaliteiten en met regionale gebiedsontwikkeling. We constateren dat het goed gaat met de stations in Nederland. Het reizigersoordeel over de stations stijgt al jaren. Vervoerders geven aan tevreden te zijn over de dienstverlening van NS Stations en er is toezicht van de ACM. Vanuit de hele wereld is belangstelling voor de stations in Nederland. Dat het goed gaat met de stations is belangrijk voor alle OV-reizigers, vervoerders en de algehele mobiliteit in Nederland. De basis van het succesverhaal rondom de stations is gelegen in de huidige ordening en bijbehorende rolverdeling.

De huidige rolverdeling op de stations werkt goed, wel zijn verbeteringen mogelijk

Op hoofdlijnen geldt dat er ten aanzien van stations onderscheid te maken is tussen de zogenaamde 'vernieuwbouw' van en de 'dagelijkse operatie' op de stations. Tegelijkertijd is de ontwikkeling van het station vaak onderdeel van een bredere gebiedsontwikkeling in de betreffende gemeente.

Vernieuwbouw

ProRail voert als infrastructuurbeheerder over het algemeen het opdrachtgeverschap en projectmanagement van de vernieuwbouw van de stations in Nederland uit. De financiering van vernieuwbouw wordt opgebouwd uit rijksgelden voor het basisstation, uit op voorhand ingelegde gelden van NS voor risicodragende investeringen voor o.a. service en exploitatie en uit gelden van lokale overheden. Bij vernieuwbouw is de hoofdrol belegd bij ProRail en het Rijk. Zij zorgen er met hun jarenlange ervaring in de bouw van railinfra en met de grootste financiële bijdrage voor dat rails, wissels, seinen, bovenleidingen, perrons en stationsgebouwen worden gerealiseerd. ProRail focust zich hierbij op functionaliteit, capaciteit en kosten.

Dat neemt niet weg dat NS ook een rol vervult bij de realisatie van de stations in Nederland. Alleen al de afgelopen 5 jaar is door NS zo'n 400 miljoen euro geïnvesteerd in de stations van Nederland. NS focust zich hierbij op de beleving, kwaliteit en opbrengsten. Denk hierbij aan risicodragende bijdragen aan gebouwen, exploitatie en services. Ook de komende jaren is NS voornemens nog eens honderden miljoenen risicodragend in de stations, de services en de stationsomgeving te investeren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de stationsprojecten in Amsterdam Zuid, maar ook Groningen, Driebergen-Zeist en Maastricht en vernieuwde OV-fiets- en stallingsconcepten. Hierdoor wordt de jaarlijks benodigde rijksbijdrage voor stations structureel verminderd. Juist de combinatie van rijks- en regionale budgetten en risicodragende investeringen vanuit NS maakt dat er de afgelopen jaren met succes goed functionerende en door de reizigers gewaardeerde stations gebouwd zijn.

Dagelijkse operatie

NS is met ruim 4500 mensen verantwoordelijk voor de dagelijkse operatie (*beheer, service en exploitatie*) van de stations en 'runt' daarmee de stations in Nederland.

- *Beheer en instandhouding* betreft het dagelijks beheer (schoon, heel en veilig) en het instandhouden van de perrons en stationsgebouwen in Nederland. Denk hierbij bij NS niet alleen aan de dagelijkse schoonmaak in het gehele station, maar ook de uitvoer van wintermaatregelen, crowdcontrol, security, etc. Het beheer van NS betreft daarnaast het constructief beheer en instandhouding van de

stationsgebouwen. Het constructief beheer van de perrons wordt door ProRail gedaan.
- *Service* betreft de verschillende (niet of minder renderende) services die op stations aangeboden worden zoals toiletten, stationshuiskamers, fiets- en autoparkeren en aanverwante innovaties zoals op het gebied van transfer.
- *Exploitatie* betreft de commerciële exploitatie van de stations waaronder de eigen formules (zoals de Kiosk) en de commercie die in de markt wordt gezet (zoals de Burger King).

Dit alles doet NS met het belang van de reiziger en de deur-tot-deur-reis voorop en is hierbij sinds jaar en dag het gezicht en het bevoegd aanspreekpunt voor de reiziger in de dagelijkse operatie op het station.

Gebiedsontwikkeling
NS is actief in de gebiedsontwikkeling van stationsgebieden. Door onder andere de inbreng van gronden en het realiseren van onder- en overbouwingen wordt gebiedsontwikkeling gestimuleerd en gerealiseerd en wordt bijgedragen aan de ruimtelijke ordeningsopgaven van gemeenten rondom de knoop.

Kortom, ProRail is als infrastructuurbeheerder verantwoordelijk voor de *vernieuwbouw* van de stations in Nederland met de focus op realisatie, functionaliteit, capaciteit en kosten. ProRail is daarnaast uitvoerder van het constructief beheer van de perrons. NS is de partij die de *dagelijkse operatie* richting de reiziger van de stations in Nederland doet (dagelijks beheer van perrons en gebouwen, constructief beheer en instandhouding van stationsgebouwen, service en exploitatie) en investeert waar mogelijk risicodragend in de stationsgebouwen, voorzieningen en services met de focus op beleving, kwaliteit en opbrengsten. Daarnaast draagt NS actief bij aan de regionale, ruimtelijke ordeningsopgaven rondom de stations, door het inbrengen van gronden en gelden en het realiseren van bijvoorbeeld overbouwingen.

NS doet dit met inachtneming van het publieke belang en wet- en regelgeving en voortbouwend op de uitgangspunten vanuit de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA). De opbrengsten uit het station vloeien hierbij rechtstreeks terug in het station en daarmee in het mobiliteitssysteem van Nederland. Dit alles conform het afsprakenstelsel 1995. Gezien de huidige resultaten kan het bovenstaande wat ons betreft niet anders dan tot de conclusie leiden dat het huidige systeem goed werkt en er geen reden is om de ordening fundamenteel te wijzigen. Zeker niet omdat de ervaring leert dat fundamentele stelselwijzigingen hoge transactiekosten, lange doorlooptijden en tijdelijk lagere reizigerswaarderingen met zich meebrengen en het niet gegarandeerd is dat de huidige positieve resultaten ook in een nieuwe constitutie uiteindelijk weer behaald worden.

Dat neemt niet weg dat wij van mening zijn dat er wel verbeteringen in de huidige ordening mogelijk zijn, hetgeen overeenkomt met optie 1 uit het ordeningsonderzoek (=huidige ordening met verheldering van rol- en taakverdeling). De relevante verbeteringen hebben wat ons betreft betrekking op
1) het beheer en de instandhouding van de stations en
2) de verantwoordelijkheidsverdeling en de praktijksituatie met betrekking tot transfer.

Verbetering 1) Efficiency voordelen zijn mogelijk ten aanzien van dagelijks en constructief beheer
Het beheer van de stations valt grofweg uiteen in twee onderdelen:
- Dagelijks beheer (schoon, heel en veilig) en
- Constructief beheer (onderhoud)

In de huidige situatie doet NS het dagelijks beheer (schoon, heel, veilig) voor het gehele station. Dus zowel voor de stationsgebouwen (de zogenoemde 'gemengde infra GI' met NS als eigenaar) als ook voor de perrons, tunnels en trappen (onderdeel van de zogenoemde 'Railverkeers- en Vervoersinfrastructuur RVVI' met ProRail als eigenaar).

Dit is in 1995 zo besloten omdat op deze manier de gehele dagelijkse operatie richting de reiziger integraal door de reizigersorganisatie NS wordt uitgevoerd en op deze manier efficiënt omgegaan wordt met rijksmiddelen (niet twee schoonmakers op één station en een lagere

bestuurslast). De financiering van het dagelijks beheer is gesplitst: in grote lijnen geldt dat NS het dagelijks beheer van de commerciële voorzieningen financiert. Het Rijk (via ProRail) financiert het dagelijks beheer van de RVVI en de loopstromen in de GI. De niet direct toewijsbare gelden (zoals onderhoud dak) worden via een verdeelsleutel verdeeld onder de eigenaren.

De jaarlijkse bijdrage van het Rijk voor het dagelijks beheer bedraagt ongeveer 60 miljoen euro. Deze geldstroom loopt in de huidige situatie van het Rijk via ProRail naar NS. Om de besteding van deze 60 miljoen euro te kunnen verantwoorden en te besturen is ter verantwoording en besturing niet alleen aan de zijde van NS, maar inmiddels ook bij ProRail een aanzienlijk apparaat ingericht. In de uitvoering van werkzaamheden op stations zijn bovendien verschillen in aanpak merkbaar. ProRail benadert de stations meer als railinfra en NS benadert de stations als vastgoedobject in de deur-tot-deur-reis. NS is van mening dat door ontdubbeling in het dagelijks beheer van stations efficiency voordelen te behalen zijn. Dit door de geldstromen voor het dagelijks beheer rechtstreeks van het Rijk naar NS Stations te verleggen, zoals bijvoorbeeld bij autoparkeren het geval is. De dagelijkse operatie op het station blijft op die manier vanuit één partij aangestuurd, waardoor de dagelijkse prestaties richting de reiziger onverminderd hoog en het contact met de reiziger eenduidig blijft. Bovendien is de integrale aanpak ten aanzien van de dagelijkse operatie reeds ingeregeld (denk aan de samenhang tussen security, winkelmedewerkers, fietsexploitanten, etc.). Tenslotte is NS Stations op deze manier beter in staat om de beschikbare budgetten in de dagelijkse operatie te alloceren. Dit komt de reizigerstevredenheid ten goede, omdat bijvoorbeeld storingen sneller opgelost worden. NS schat in dat bij een rechtstreekse betaling van het dagelijks beheer richting NS Stations, door ontdubbeling van apparaatskosten, een jaarlijkse besparing van 10.1.c behaald kan worden.

Naast de te behalen efficiencyvoordelen bij het dagelijks beheer, zijn er ook efficiency-voordelen te behalen bij het constructief beheer. Het constructief beheer betreft het onderhouden van de stations. NS Stations voert het constructief onderhoud van de GI uit, ProRail van de RVVI. In de praktijk is dit onhandig, levert dit onnodige dubbelingen op en extra kosten. Door het slim en snel combineren van dagelijks en constructief beheer van de GI en de RVVI zijn besparingen mogelijk. Zo wordt bijvoorbeeld de dagelijkse schoonmaak van de perrons onder de 2,5 meter hoogte door NS Stations in de markt gezet (als dagelijks beheer) en het periodiek schoonmaken van de perrons boven de 2,5 meter door ProRail (als constructief beheer). Ook bijvoorbeeld het laten schilderen van het stationsgebouw kan op deze manier gecombineerd worden met het schilderen van de perronkap. NS schat in dat bij een rechtstreekse opdrachtverlening en geldstroom van constructief beheer van het Rijk naar NS Stations, dit eveneens een jaarlijkse besparing van 10.1.c op de begroting van het ministerie van IenW oplevert.

De rolverdeling tussen NS en ProRail wordt hiermee vereenvoudigd en beide organisaties krijgen een scherpere focus:

- ProRail focust zich als opdrachtgever en uitvoerder op de ***vernieuwbouw en realisatie*** van stations (ontwerp, bouw en verbouwingen, gericht op functionaliteit, capaciteit en kosten)
- NS focust zich op ***dagelijkse operatie en instandhouding*** van stations (inrichting, beheer en instandhouding, services en exploitatie, gericht op beleving, kwaliteit en opbrengsten)

Verbetering 2) De verantwoordelijkheidsverdeling en de praktijksituatie met betrekking tot transfer

Het onderwerp transfer is wat ons betreft het tweede punt waar verbeterslagen te maken zijn. Het belang van goede transferdata en -kennis neemt steeds meer toe. Om die reden heeft NS de afgelopen 10 jaar geïnvesteerd in techniek, kennis en kunde op dit gebied en is NS een Europees kenniscentrum voor reizigerstransfer. Het begrip transfer is een breed begrip dat voor meerdere uitleg vatbaar is en waar meerdere partijen een rol spelen. Zo heeft transfer een relatie met looproutes, dimensionering van het basisstation, een optimale inrichting van het station, incidentele en structurele crowdcontrol, veiligheid, businesscases, etc. Het is daarom niet zonder meer mogelijk om de zogenaamde 'transferverantwoordelijkheid' aan één partij toe te wijzen.

Ook de behoeftes van partijen inzake het begrip transfer verschillen. Zo heeft ProRail transferdata nodig voor haar rol in de vernieuwbouw. De dimensionering van nieuwe of te verbouwen stations en de beschikbare budgetten worden immers deels gebaseerd op huidige en verwachte transferopgaven. Daarnaast heeft ProRail transferdata nodig voor haar capaciteitstoedeling, zodat zij bij de capaciteitstoedeling van vervoerders rekening kan houden met de bestaande perroncapaciteit op stations. En zo heeft NS transferdata nodig voor de dagelijkse operatie. Voor ingrijpen in de dagelijkse operatie door veiligheidspersoneel, voor het optimaliseren van het beheerproces, voor een optimale inrichting van het station, voor het inschatten van investeringsruimte in toekomstige stations, voor het logisch en leesbaar houden van het station in de dagelijkse praktijk, etc.

Met het steeds belangrijker worden van transfer op de stations, blijkt in de praktijk dat er discussies ontstaan over rollen en verantwoordelijkheden over dit onderwerp. Dit is ook merkbaar in het wetgevingstraject met betrekking tot de ZBO-vorming van ProRail. Hierin wordt voorgesteld de handhavende rol ten aanzien van de transfer in de GI van NS net als haar eigen RVVI bij de nieuw te vormen ProRail ZBO te leggen. Hierdoor wordt enerzijds in de GI de huidige onderlinge rolverdeling (lees: de huidige ordening) op stations gewijzigd, terwijl op dat gebied er voor zover wij weten nog nooit een klacht is geweest. Anderzijds biedt deze wijziging niet de gewenste oplossing op het terrein waar wél evident transferknelpunten bestaan, te weten de RVVI. Door ProRail zowel uitvoerder als handhaver te maken op de RVVI is sprake van een rolvermenging die op gespannen voet staat met het benodigde onafhankelijke toezicht.

We begrijpen de behoefte van het ministerie om de complexiteit terug te brengen en het samenspel op stations efficiënter te laten functioneren. In het ordeningsonderzoek kunnen deze discussies worden beslecht door:

A. Duidelijkheid te creëren over het ***geheel aan rollen en verantwoordelijkheden*** met betrekking tot het onderwerp transfer in het station; en
B. Focus aan te brengen op de bestaande en toekomstige ***transferproblemen op de RVVI*** door toegenomen reizigersstromen en ***het toezicht*** hierop in te richten.

A. Rollen, verantwoordelijkheden en behoeften rondom transfer dienen aan te sluiten nader te bepalen rolverdeling van partijen inzake stations

Wij vinden het logisch de nog nader te bepalen rollen en verantwoordelijkheden inzake transfer aan te laten sluiten bij de gekozen rolverdeling van partijen in de ordening. ProRail krijgt daarmee in 'optie 1' (huidige ordening met verheldering van rol- en taakverdeling) de transferverantwoordelijkheid voor het uitvoeren van haar rol als vernieuwbouwer van de stations in Nederland. NS krijgt in deze optie de verantwoordelijkheid voor de transfer in de dagelijkse operatie.
Dat zou bijvoorbeeld voor transferdata betekenen dat ProRail periodiek alle transferdata ontvangt die nodig is voor vernieuwbouw en capaciteitsverdeling. Aangezien NS de transferdata dagelijks dient te meten en de beschikking heeft over meerdere bronnen uit de dagelijkse operatie, lijkt het logisch dat NS verantwoordelijk blijft voor de ontwikkeling van het dynamische meetsysteem en de dagelijkse transferdata.

B. De knelpunten op de RVVI behoeven focus in de aansturing; onafhankelijk toezicht is en blijft nodig

Uit de onderzoeken van zowel ProRail als NS (onder andere het Risicomodel Perronveiligheid) blijkt dat de huidige en toekomstige transferknelpunten vooral op de RVVI zitten. De verwachte reizigersgroei op het Nederlandse netwerk zal toenemen en op de perrons is en wordt het steeds drukker, waarmee grote (financiële) uitdagingen ontstaan.

Met het focussen van ProRail op vernieuwbouw komt er reeds bij de bouw van stations meer focus voor oplossingen voor de aankomende transferknelpunten. Waar deze knelpunten vanuit vernieuwbouw vooralsnog niet opgelost kunnen worden, kan NS zich focussen op het operationeel reguleren van transferknelpunten in de praktijk. Aangezien knelpunten op de RVVI een cruciaal onderwerp wordt in de toekomst met grote belangen van verschillende



partijen is het wenselijk dat uitvoering en handhaving op dit domein gescheiden blijven.[2] Onafhankelijk toezicht op zowel de transfer op de GI als de RVVI is gezien de grote uitdagingen en verschillende belangen nodig. Denk hierbij aan toezicht op zowel de benodigde en gerealiseerde transfer bij vernieuwbouw als ook toezicht op transfer in de dagelijkse operatie. In het stationsordeningsonderzoek kan dan nader onderzocht worden op welke wijze onafhankelijk toezicht georganiseerd kan worden. Als onafhankelijk toezichthouder zou bijvoorbeeld gedacht kunnen worden aan de Inspectie voor Leefomgeving & Transport ('ILT').

Samenvatting: optimaliseren voor een nog beter product voor de reiziger
Met inachtneming van de genoemde verbetervoorstellen in optie 1 ten opzichte van beheer en transfer in de huidige ordening, wordt de rol- en taakverdeling tussen ProRail en NS verhelderd en vereenvoudigd en krijgen beide organisaties meer focus:

- ProRail focust zich als opdrachtgever en uitvoerder op de vernieuwbouw van stations (ontwerp, bouw en verbouwingen, gericht op functionaliteit, capaciteit en kosten)
- NS focust zich op dagelijkse operatie en instandhouding (inrichting, beheer en instandhouding, services en exploitatie, gericht op beleving, kwaliteit en opbrengsten)

Het ministerie van IenW realiseert hiermee ten aanzien van het beheer een besparing van 10.1.c 10.1.c euro de komende 10 jaar. De rollen en verantwoordelijkheden met betrekking tot transfer worden verduidelijkt en gekoppeld aan de scherpere focus van de betrokken organisaties. Hiermee kan ProRail zich bij de vernieuwbouw volledig richten op de bestaande en toekomstige transferknelpunten op de RVVI en het ontwerpen van stations (conform focus op functionaliteit, capaciteit en kosten). NS richt zich in dit voorstel op de transfer in de dagelijkse operatie en instandhouding (conform focus op beleving, kwaliteit en opbrengsten). De benodigde gegevens (en ondersteuning) voor partijen worden door NS beschikbaar gesteld. Onafhankelijk toezicht op zowel de GI als de RVVI is, gezien de (toekomstige) uitdagingen en belangen, noodzakelijk en wordt bij een externe toezichthouder belegd, zoals bijvoorbeeld ILT.

Wenkend perspectief: verder versnellen van (deur-tot-deur) oplossingen voor reizigers in steden en regio's
Bovengenoemde efficiency- en rolverbeteringen met betrekking tot beheer en transfer in combinatie met continuïteit in de huidige ordening, maakt het voor NS aantrekkelijk en mogelijk om zich nu al te committeren aan lange-termijn-investeringen die een bijdrage leveren aan de deur-tot-deur-reis van de reiziger, aan (regionale) stations- en gebiedsontwikkeling en de algehele mobiliteit in Nederland. Denk hierbij aan extra bijdragen aan de exploitatie van bewaakte fietsenstallingen, extra innovaties in fietsexploitatie en het continueren van investeringen in regionale stations met extra reizigersvoorzieningen zoals onder andere watertappunten.

---

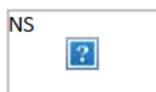
[2] In het ZBO-wetgevingstraject wordt aan dit knelpunt en het toezicht op de RVVI voorbijgegaan, waarmee een situatie ontstaat waarbij uitvoering en handhaving op een voor de toekomst cruciaal onderwerp in één hand komt te liggen, namelijk bij ProRail ZBO. Dit is geen juiste governance.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: Fwd: brief ordening.pdf
Datum: woensdag 8 mei 2019 21:34:17
Bijlagen: brief ordening.pdf
ATT00001.htm

Fyi, met groet, 10.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

> **Van:** 10.2.e 10.2.e @NS.NL>
> **Aan:** 10.2.g @minienw.nl>
> **Kopie:** "10.2.e " 10.2.e @ns.nl>
> **Onderwerp: brief ordening.pdf**
>
> Goedemiddag,
> Op verzoek van Roger van Boxtel doe ik u bijgaande brief toekomen.
> Met vriendelijke groet,
>
> 10.2.e
> 10.2.e
> 088 10.2.e | 06 10.2.e
>
> 
>
>
> **NS** | Raad van Bestuur | Mr. R.H.L.M van Boxtel
> Laan van Puntenburg 100
> Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
> Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e DGB
Onderwerp: Brief ordening
Datum: donderdag 6 juni 2019 10:29:11
Bijlagen: image001.png
brief ordening.pdf

Beste 10.2.e
Hierbij de brief die NS aan de Staatssecretaris heeft gestuurd inzake de ordening. 10.2.e en ik hebben gister met elkaar besproken dat deze brief met jou gedeeld kan worden in het kader van het ordeningsonderzoek.
Mvg,

10.2.e
10.2.e Team Vervoerders
06 10.2.e



NS Stations | Team Vervoerders
Katreinetoren | Stationshal 17
Postbus 2534, 3500 GM Utrecht

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e (ProRail); 10.2.e - BSK; 10.2.e (ProRail); 10.2.e - HBJZ; 10.2.e - DGB; 10.2.e - HBJZ; 10.2.e @prorail.nl; 10.2.e @feltz.nl"
Cc: 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: RE: Voorbereiding vervolggesprek NS Stations-IenW ProRail ihkv zbo-vorming
Datum: donderdag 16 mei 2019 18:02:14
Bijlagen: image001.png
20110000 WK v1 uitwerking waarborg.doc

Allen,
N.a.v. ons gesprek heden middag treffen jullie bijgaand het toegezegde verslag van de werkgroep publiek belang aan. Dit verslag is op 16 juli 2009 door het toenmalige directeurenoverleg NS – ProRail - V&W goedgekeurd. De passages waar we op doelen zijn volledigheidshalve geel gemarkeerd (verantwoordelijkheid van NS Stations en wat de rollen zijn van ProRail en de Minister).
Mochten er nog aanvullende vragen zijn dan hoor ik dat graag.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 14 mei 2019 15:41
Aan: 10.2.e (ProRail) ; 10.2.e @minienw.nl' ; 10.2.e 10.2.e (ProRail) ; 10.2.e - HBJZ'
CC: 10.2.e ; 10.2.e
Onderwerp: Voorbereiding vervolggesprek NS Stations-IenW ProRail ihkv zbo-vorming

Allen,
Ter voorbereiding op het gesprek a.s. donderdag hebben we onze visie op de relatie tussen het ZBO-traject en het marktordeningstraject bijgevoegd in beide bijlagen: zowel een korte inleiding / toelichting als in een meer verdiepende analyse. We zijn graag bereid e.e.a. donderdag toe te lichten. We willen daarom 10.2.e 10.2.e meenemen. Bij deze het vriendelijke verzoek of jullie hem ook aan kunnen melden.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

---

brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - BSK; 10.2.e
Onderwerp: RE: Informatieverzoek mogelijk decentralisatie drie Sprinterdiensten - concept-NDA
Datum: donderdag 20 juni 2019 14:51:36
Bijlagen: image001.png
Onderzoek mogelijke decentralisatie Sprinterdiensten - NDA concept 20062019.doc
Onderzoek mogelijke decentralisatie Sprinterdiensten - brief IenW met informatieverzoek 01052019.doc.pdf

---

Dag 10.2.e (CC 10.2.e en 10.2.e),

In bijlage stuur ik je een nieuwe versie van de NDA, waarin we de afgesproken wijzigingen hebben verwerkt. Voor de volledigheid stuur ik ook het informatieverzoek van IenW mee (bijlage 1 bij de overeenkomst). Zou je nog een laatste check willen doen?

In overleg met 10.2.e heb ik de datum van de overeenkomst IenW - Rebel (overweging B) vastgesteld op 20 juni 2019. 10.2.e verwacht dat de opdrachtverlening vandaag formeel rond komt. Mocht het nodig zijn, dan kunnen we eventueel achteraf de datum handmatig corrigeren in de overeenkomst en deze wijziging laten paraferen.

Alvast bedankt voor je reactie, groet,

10.2.e

10.2.e
10.2.e Public Affairs
(06) 10.2.e | (088) 10.2.e



10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 18 juni 2019 17:26
Aan: 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com>
CC 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e
10.2.e @ns.nl>
Onderwerp: RE: Informatieverzoek mogelijk decentralisatie drie Sprinterdiensten - concept-NDA

Ha 10.2.e

Het zit bij ons in de molen.
Ik sprak gisteren 10.2.e, we hebben afgesproken nog even af te wachten. Mocht de opdracht vrijdag nog niet rond zijn dan is een optie om de datum uit de nda te halen zodat deze ter plekke kan worden ondertekend. Vervelend dit maar het is even niet anders.

Groeten, 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>
Datum: dinsdag 18 jun. 2019 5:17 PM
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>
Onderwerp: RE: Informatieverzoek mogelijk decentralisatie drie Sprinterdiensten - concept-NDA

Dag 10.2.e ik heb nog geen bevestiging gezien. Weet jij hoe het ervoor staat?

Grt 10.2.e

10.2.e

Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
The Netherlands

T +31 10 10.2.e <tel:+3110 10.2.e >
M +31 6 10.2.e <tel:+316 10.2.e >

10.2.e @Rebelgroup.com 10.2.e @Rebelgroup.com>
www.rebelgroup.com<http://www.rebelgroup.com>

[Description: Description: Description: 10.2.e

From: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienw.nl>
Sent: Tuesday, June 11, 2019 4:53 PM
To: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e
10.2.e @Rebelgroup.com> 10.2.e 10.2.e @valorfinance.nl>; 10.2.e
10.2.e @Rebelgroup.com>; 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com>
Cc: 10.2.e 10.2.e @ns.nl>; 10.2.e - DGMO 10.2.e @minienw.nl>;
10.2.e 10.2.e @NS.NL>
Subject: RE: Informatieverzoek mogelijk decentralisatie drie Sprinterdiensten - concept-NDA

Beste allen,

De opdrachtverlening van IenW aan Rebel/Valor zit inmiddels in ons systeem, het kan nog wel enkele dagen duren voordat de opdrachtbrief uit is.

Groeten, 10.2.e

Van 10.2.e 10.2.e @ns.nl<10.2.e @ns.nl>>
Verzonden: dinsdag 11 juni 2019 15:57
Aan: 10.2.e ' 10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>;
10.2.e 10.2.e @valorfinance.nl<10.2.e @valorfinance.nl>>; 10.2.e
10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>; 10.2.e
10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>
CC: 10.2.e 10.2.e @ns.nl<10.2.e @ns.nl>>; 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>; 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>; 10.2.e
10.2.e @NS.NL<10.2.e @NS.NL>>
Onderwerp: RE: Informatieverzoek mogelijk decentralisatie drie Sprinterdiensten - concept-NDA

Beste 10.2.e en anderen,

In vervolg op ons telefonisch contact:
- We zijn akkoord met je suggestie om het boetebedrag in artikel 6.2 te maximeren op 10.1.c + 10.2.g Als je me nog de gegevens t.b.v. overweging B wil mailen, zorgen wij voor een finale versie van de NDA ter

ondertekening.
- De gevraagde financiële informatie presenteren we graag op korte termijn aan jullie, onze secretariaten zijn bezig hiervoor een afspraak in te plannen. Hierbij ga ik er vanuit dat jullie de NDA een dezer dagen ondertekenen.

Graag tot binnenkort, hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e
10.2.e Public Affairs
(06) 10.2.e | (088) 10.2.e
[NS]

10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com]
Verzonden: woensdag 5 juni 2019 10:44
Aan: 10.2.e 10.2.e @ns.nl<10.2.e @ns.nl>>; 10.2.e
10.2.e @valorfinance.nl<10.2.e @valorfinance.nl>>; 10.2.e
10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>; 10.2.e
10.2.e <10.2.e @Rebelgroup.com10.2.e @Rebelgroup.com>>
CC: 10.2.e 10.2.e @ns.nl<10.2.e @ns.nl>>; 10.2.e - BSK'
10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>; 10.2.e
10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>; 10.2.e
10.2.e @NS.NL<10.2.e @NS.NL>>
Onderwerp: RE: Informatieverzoek mogelijk decentralisatie drie Sprinterdiensten - concept-NDA

Beste 10.2.e en anderen,

Hierbij onze reactie op de NDA. Ik heb overleg gehad met IenW, zij gaan op korte termijn een opdrachtverlening aan ons verstrekken. Daar kan dan in de NDA onder Overwegingen naar verwezen worden.

Overige punten zijn akkoord, behalve het boetebedrag onder art. 6.2 De genoemde 10.1.c + 10.2.g staat in geen enkele verhouding tot onze opdrachtsom. Ik blijf daarom bij mijn eerder voorstel van 10.1.c + 10.2.g Willen jullie hier nog eens naar kijken?

Verder ben ik benieuwd naar jullie reactie op ons verzoek om informatie (mail van 15 mei). Is die informatie inderdaad leverbaar?

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
The Netherlands

T +31 10 10.2.e <tel:+31110.2.e >

M +31 6 10.2.e <tel:+316 10.2.e

10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>
www.rebelgroup.com<http://www.rebelgroup.com>

[Description: Description: Description: 10.2.e

From: 10.2.e 10.2.e @ns.nl<10.2.e @ns.nl>>
Sent: Wednesday, May 29, 2019 5:26 PM
To: 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>;
10.2.e 10.2.e @valorfinance.nl 10.2.e @valorfinance.nl>>; 10.2.e
10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>; 10.2.e
10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>
Cc: 10.2.e 10.2.e @ns.nl<10.2.e @ns.nl>>; 10.2.e - BSK'
10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>; 10.2.e
10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>; 10.2.e
10.2.e @NS.NL<10.2.e @NS.NL>>
Subject: Informatieverzoek mogelijk decentralisatie drie Sprinterdiensten - concept-NDA

Beste 10.2.e en anderen,

In bijlage stuur ik een nieuwe versie van de NDA. Een aantal van jullie voorstellen hebben we overgenomen, verder vind je in het document onze reactie op jullie suggesties. Ik hoop dat we het op deze manier kunnen afronden.

Desgewenst licht ik een en ander uiteraard graag mondeling toe.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e
10.2.e Public Affairs
(06) 10.2.e | (088) 10.2.e
[NS]
10.2.e

Van 10.2.e 10.2.e @Rebelgroup.com]
Verzonden: maandag 27 mei 2019 09:13
Aan: 10.2.e <10.2.e @ns.nl<10.2.e @ns.nl>>; 10.2.e
10.2.e @valorfinance.nl<10.2.e @valorfinance.nl>>; 10.2.e
10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>; 10.2.e
10.2.e <10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>
CC: 10.2.e 10.2.e @ns.nl<10.2.e @ns.nl>> 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>; 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>; 10.2.e
10.2.e @NS.NL<10.2.e @NS.NL>>
Onderwerp: RE: Informatieverzoek mogelijk decentralisatie drie Sprinterdiensten - concept-NDA

Beste 10.2.e

Bijgaand de NDA aangevuld met onze gegevens en opmerkingen /aanvullingen. We doen daarbij o.a. de volgende inhoudelijke voorstellen:

* Art 3: we retourneren alle vertrouwelijke informatie. Het is praktisch niet mogelijk en ook niet wenselijk (ivm bijv. beantwoorden van evt vragen over het onderzoek) om alles te wissen.
* Art. 6: dit komt neer op niet gecapt bedrag, dit is niet verzekerbaar. Voorstel is om te cappen op 10.1.c + 10.2.g
* Art 7: onbepaalde tijd: voorstel om een periode af te spreken, bijv. 3 jaar.

Wij verzoeken je de NDA aan te passen voor deze en andere in de concept NDA genoemde punten, zie meegestuurd attachment.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
The Netherlands

T +31 10 10.2.e <tel:+3110 10.2.e >
M +31 6 10.2.e <tel:+316 10.2.e

10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>
www.rebelgroup.com<http://www.rebelgroup.com>

[Description: Description: Description: 10.2.e

From: 10.2.e 10.2.e @ns.nl<10.2.e @ns.nl>>
Sent: Wednesday, May 22, 2019 11:01 PM
To: 10.2.e <10.2.e @valorfinance.nl<10.2.e @valorfinance.nl>>; 10.2.e
10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>; 10.2.e
10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>; 10.2.e
10.2.e @Rebelgroup.com<10.2.e @Rebelgroup.com>>
Cc: 10.2.e <10.2.e @ns.nl<10.2.e @ns.nl>>; 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>; 10.2.e - BSK
10.2.e @minienw.nl<10.2.e @minienw.nl>>; 10.2.e
10.2.e @NS.NL 10.2.e @NS.NL>>
Subject: Informatieverzoek mogelijk decentralisatie drie Sprinterdiensten - concept-NDA

Beste mensen,

In bijlage stuur ik de concept-NDA ten behoeve van jullie inzet voor het informatieverzoek van het Ministerie van IenW aan NS over de mogelijke decentralisatie van drie Sprinterdiensten.

Ik verzoek jullie de NDA te controleren en op de aangegeven onderdelen aan te vullen. Als we per mail jullie reactie hebben ontvangen, volgt een definitieve overeenkomst ter ondertekening.

Eventuele vragen beantwoord ik uiteraard graag.

Alvast dank voor jullie reactie, vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e Public Affairs
(06) 10.2.e | (088) 10.2.e
[NS]

10.2.e

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap<http://www.ns.nl/emaildisclaimer>

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

Informatie vennootschap<http://www.ns.nl/emaildisclaimer>

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te

brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

NS

NS Groep

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van IenW
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
t.a.v. 10.2.e
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 6 juni 2019
Uw kenmerk IENW/BSK-2019/95987
Ons kenmerk -
Onderwerp Informatie Sprinters Zwolle-Leeuwarden/Groningen

Telefoon 06 - 10.2.e
E-mail 10.2.e @ns.nl

Geachte heer 10.2.e

Bij deze bevestig ik de ontvangst van uw brief van 1 mei 2019 over de door u gevraagde informatie over de Sprinterdiensten Zwolle-Leeuwarden/Groningen en Apeldoorn-Enschede.

Decentralisatie i.r.t. samenhangend vervoersysteem
Is meer liberalisering op het spoo r in Europa per definitie slechter voor de reiziger? Niet per sé. Op meerdere lijnen in Nederland rijden momenteel in opdracht van vervoerregio's of provincies regionale spoorvervoerders. Dat is een feit en hoewel we als NS graag deze dienstverlening ook z ouden bieden , houden deze andere vervoerders ons ook scherp. Vanwege het belang van het behouden van goede prestaties op het Nederlandse hoofdrailnet voor de reiziger, het relatief kleine oppervlak van Nederland, de drukte op het spoor en de grote samenhan g tussen de verschillende lijnen kent het verder opknippen en aanbesteden echter veel nadelen en onzekere voordelen. Ik acht het van belang , mede in het kade r van nader onderzoek door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, uw informatieverzoek en het aanstaande overleg met de provincies hierover, u hier (opnieuw) op te wijzen.

Medewerking NS aan informatieverzoek
In vervolg op het vooroverleg tussen mevrouw 10.2.e en de heer 10.2.e van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en mevrou w 10.2.e en de heren 10.2.e en 10.2.e van NS, bevestig ik dat wij de door u gevraagde informatie conform het verzoek in uw brief van 1 mei 2019 zullen leveren. Zoals u ook heeft aangegeven in uw brief, is afgesproken dat voor de validatie van de gevra agde financiële informatie een extern bureau wordt ingezet. Met dit externe bureau – inmiddels is bekend dat Rebel G roup deze validatie gaat uitvoeren – sluiten wij een geheimhoudingsovereenkomst over de door ons te leveren informatie .

In het overleg tussen genoemde betrokkenen is besproken dat NS voor het leveren van de gegevens uitgaat van een doorlooptijd van twee maanden. Dat betekent dat wij ons inspannen om de door u gevraagde informatie binnen twee maanden na dagtekening van de br ief – dus voor 1 juli 2019 – aan te leveren. De door u genoemde termijn van 14 juni 2019 is voor NS niet haalbaar. Voor de volledigheid merk ik hierbij op dat we voor het halen van deze planning m ede afhankelijk zijn van Rebel G roup.

Tot slot, wij gaan er vanuit op deze wijze zorgvuldig mee te werken aan uw onderzoek en informatieverzoek. Tegelijkertijd behouden we ons het recht voor onze eigen visie op verdere decentralisatie na 2025 met u te delen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van:	10.2.e
Aan:	10.2.e - BSK
Cc:	10.2.e
Onderwerp:	Onderzoek mogelijke decentralisatie Sprinterdiensten - ontvangstbevestiging
Datum:	donderdag 20 juni 2019 14:42:12
Bijlagen:	image001.png Onderzoek mogelijke decentralisatie Sprinterdiensten - ontvangstbevestiging 20062019.docx

---

Dag 10.2.e

Zoals zojuist besproken, stuur ik je bij deze de conceptbrief van 10.2.e in reactie op jullie informatieverzoek.

Hierna volgt nog een mail over de NDA die wij gaan sluiten: ik zal aan Rebel laten weten dat we voor de NDA de datum van 20 juni hanteren voor de gesloten overeenkomst van opdracht (en indien nodig deze achteraf corrigeren).

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e
10.2.e Public Affairs
(06) 10.2.e | (088) 10.2.e



10.2.e

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - DGB; 10.2.e
Onderwerp: FW: Klankbordgroep onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang 20190625
Datum: vrijdag 21 juni 2019 15:58:36
Bijlagen: image001.png
20190618 Gevolgen recht op toegang versie Klankbordgroep 25 juni 2019 (002).pdf
Agenda klankbordgroep 20190625.docx

Dag 10.2.e
Leuk je gister ontmoet te hebben! Zoals verzocht een beknopte reactie vanuit NS. Gister bespraken we dat we komende week na aanvullende toelichting in de klankbordgroep schriftelijk mogen reageren op het rapport. Het lijkt me dan ook handig de feitelijke onjuistheden per pagina later toe te sturen. Mogelijk wordt e.e.a. al in de klankbordgroep verduidelijkt of aangestipt.
Daarom beperk ik me in mijn reactie tot verduidelijkingen die we graag dinsdag zouden willen bespreken. Dat zijn op hoofdlijnen de volgende vragen;

- Meer informatie over de achtergrond waarom is gekozen voor een opsomming van theoretische voor- en nadelen, en niet het afzetten hiervan tegen de waarschijnlijkheid dat dit in Nederland zich voordoet gezien de spoorkarakteristieken en de potentiële impact hiervan.
- Meer toelichting op de vergelijking met het buitenland en hoe dit toepasbaar zou zijn in Nederland.

Mijn collega 10.2.e en ik zullen (zoals afgestemd met 10.2.e) dinsdag aanwezig zijn. Na de klankbordgroep sturen we een meer uitgebreide reactie, fijn om daarvoor wat meer toelichting te hebben gekregen op het rapport.
Mocht je nog vragen hebben, laat het me weten! Anders tot dinsdag en alvast een fijn weekend voor nu!
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e



NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienw.nl]
Verzonden: dinsdag 18 juni 2019 17:38
Aan: 10.2.e - BSK ; 10.2.e - BSK ; 10.2.e - DGB ; 10.2.e (ProRail) ; 10.2.e - HBJZ ; 10.2.e @flixbus.com' ; 10.2.e @atosborne.nl' ; 10.2.e @keolis.nl' ; 10.2.e @knv.nl' ; 'info@railgood.nl' ; 10.2.e @acm.nl' ; 10.2.e 10.2.e @dova.nu' ; 10.2.e @atosborne.nl'
CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - BSK
Onderwerp: Klankbordgroep onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang 20190625

Beste leden van de klankbordgroep,
Hierbij ontvangt u de agenda en het concept rapport Onderzoek naar de gevolgen van recht op toegang tot het binnenlands personenvervoer per spoor ten behoeven van de klankbordgroep op dinsdag 25 juni om 12:00 in New Babylon te Den Haag.
Wij vragen u het rapport aandachtig te lezen en feitelijke onjuistheden of zaken waarvan u vindt dat deze meer uitleg behoeven alvast **vóór vrijdag 12 juni 16:00** te mailen aan 10.2.e @minienw.nl. Wij kunnen dan op de klankbord groep extra aandacht aan deze onderwerpen besteden.

Met vriendelijke groet,

Mede namens 10.2.e
10.2.e en 10.2.e
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
10.2.e @minienm.nl
+316 10.2.e
Rijnstraat 8|Den Haag



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
OV en Stations

Contactpersoon
10.2.e
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-10.2.e
10.2.e @minienw.nl

Datum
18 juni 2019

Bijlage(n)
Conceptrapport onderzoek

agenda

Betreft	Klankbordgroep onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang
Vergaderdatum	18 juni 2019
Vergadertijd	12:00 - 14:00
Vergaderplaats	New Babylon MeetingCenter- Anna van Buerenplein 29 te Den Haag

1. Opening
2. Beknopte presentatie en toelichting
3. Rondje algemene opmerkingen op het rapport
4. Nadere toelichting aangedragen onderwerpen
5. Vervolg na oplevering rapport aan OVS
6. Rondvraag en Sluiting

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - BSK
Cc: 10.2.e
Onderwerp: position paper NS over spoorordening
Datum: woensdag 26 juni 2019 16:59:18
Bijlagen: image001.png
Rondetafelgesprek spoorordening 31012018 - position paper NS.pdf

---

Dag 10.2.e

Vanochtend spraken we elkaar over de positie van NS over een mogelijke decentralisatie van een of meer Sprinterdiensten.

In bijlage stuur ik je het position paper van NS dat wij begin 2018 met de leden van de Tweede Kamer hebben besproken. Dit is een openbaar stuk. Daarnaast zijn veel van onze zorgen over een mogelijke decentralisatie van Sprinterdiensten verwoord in de Quick scan van Decisio / Twynstra Gudde.

Zoals ook vanochtend besproken, gaan we graag met je in gesprek hierover. Over de opzet en timing van dat gesprek hebben we deze of volgende week weer even contact.

Hartelijke groet,

10.2.e

10.2.e
10.2.e Public Affairs
(06) 10.2.e | (088) 10.2.e



10.2.e

Reactie rapport 'open toegang' **NS**

Aan Ministerie van IenW 10.2.e 10 2.e
AT Osborne 10.2.e

Van 10.2.e
Telefoon 06 10.2.e

1

Datum 3 juli 2019
Kenmerk 10.2.e 20062019
Onderwerp Reactie NS conceptrapport open toegang - vertrouwelijk

Beste 10.2.e , 10.2.e en 10 2.e ,

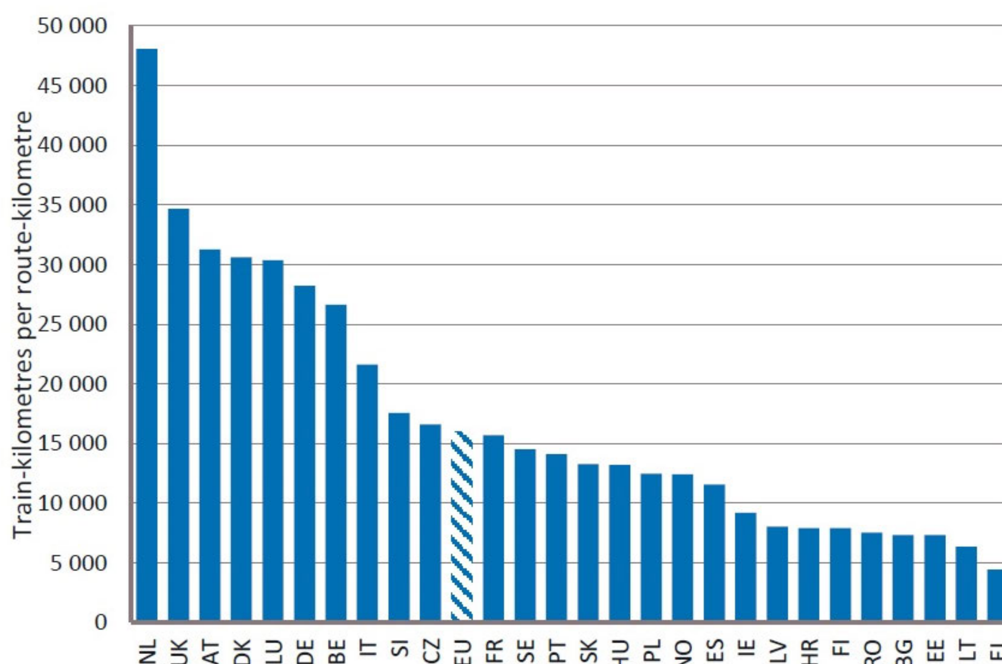
Hartelijk dank voor de mogelijkheid te reageren op het rapport 'open toegang', onderdeel van één van de bouwblokken van het marktordeningsbesluit dat de Staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) in 2020 wil nemen. Wij begrijpen dat het vanuit de nieuwe Europese regelgeving noodzakelijk is te kijken naar open toegang en de impact hiervan op het Nederlandse spoor. Daarbij staat voor NS het belang van de reiziger voorop. Wij gaan er van uit dat dit ook geldt voor IenW. Daarmee is de kernvraag voor het onderzoek wat het effect is van open toegang specifiek voor de Nederlandse reiziger.

NS maakt graag van de gelegenheid gebruik op het rapport te reageren en een aantal aanscherpingen voor te stellen. Ook hebben we een aantal feitelijke onjuistheden opgenomen. Onze reactie op hoofdlijnen is per thema gebundeld en daarnaast is in de bijlage een lijst opgenomen van opmerkingen per pagina. Wij vragen jullie deze reactie vertrouwelijk te behandelen en niet verder te verspreiden.

Toepassing van de voor- en nadelen op de Nederlandse situatie
De beschrijving van open toegang met de theoretische voor- en nadelen is uitgebreid opgenomen in het rapport. Voor het beantwoorden van de vraag wat het gevolg is voor de reiziger, is het belangrijk te analyseren wat de waarschijnlijkheid is dat deze voor- en nadelen in Nederland optreden. Zo is de waarschijnlijkheid van de bedreiging dat er sprake zal zijn van verdringing bij open access groot vanwege de (objectieve) karakteristieken van de Nederlandse spoormarkt – met infrakrapte en een zeer groot bestaand aanbod in de brede Randstad. Concreet betekent dit mogelijk minder aanbod voor de reiziger. Ook kunnen KPI's, zoals punctualiteit, onder druk komen te staan. In de praktijk wordt bijvoorbeeld, zodra er nieuwe infra beschikbaar is, extra capaciteit direct benut door aanpassing/uitbreiding van het aanbod omdat de markt hier om vraagt. Het rapport concludeert daarbij terecht dat het spoorsysteem een netwerksector is, maar geeft onvoldoende aan wat daarvan de consequenties zijn. Om te kunnen beoordelen wat open toegang betekent voor de Nederlandse reiziger, is het belangrijk dat de onderzoekers voor- en nadelen op de Nederlandse situatie toepassen.

Vergelijking met de situatie in het buitenland
Zoals ook in de klankbordgroep van 25 juni 2019 toegelicht, wordt in het rapport slechts beknopt gerefereerd aan de verschillen tussen het buitenland en Nederland. Dit is belangrijk om de ervaringen uit het buitenland te kunnen plaatsen in de juiste context. Het spoorsysteem in Nederland wordt zeer intensief benut. De forse reizigersgroei accommoderen is een grote uitdaging, die zonder optimale benutting van de beschikbare capaciteit onhaalbaar is. De groei in het spoorsysteem gaat nu immers al harder dan in de NMCA voorspeld. Indien er meer toetreders op de markt komen, zal er nog meer kostbare infrastructuur nodig zijn.

In het verlengde is bij buitenlandse voorbeelden sprake van een (naar Nederlandse maatstaven) zeer lage bestaande frequentie en een laag aanbod en is bovendien geen sprake van verdringing. Wanneer er voldoende ruimte is, is extra aanbod door middel van open access mogelijk een waardevolle aanvulling voor de reiziger. De situatie in veel landen is echter niet vergelijkbaar met de Nederlandse situatie vanwege de zeer hoge benutting van de infrastructuur. Een goede vergelijking van de Europese landen voor wat betreft benutting van het netwerk komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in het onafhankelijke rapport '*Sixth report on monitoring development of the rail market*' van de Europese Commissie (2019), waarin onderstaand figuur is opgenomen.



In het rapport wordt verwezen naar de Quick Scan van IenW over ervaringen met open toegang in het buitenland. Dit rapport is in conceptvorm met de klankbordgroep gedeeld. NS heeft hier op gereageerd. In het conceptrapport was sprake van veel subjectieve observaties, met bovendien het risico dat bevindingen één op één op de Nederlandse situatie worden geprojecteerd. Ook in 2017 heeft een onderzoek plaatsgevonden naar

ervaringen in het buitenland[1]. Dit was een volledig onafhankelijk onderzoek waarbij ook naar ervaringen in het buitenland gekeken is. Het is waardevol ook de bevindingen van dit rapport mee te nemen. Daarbij maken we graag van het eerder gedane aanbod gebruik om de Quick Scan ervaringen in het buitenland nogmaals te bestuderen voor het finaliseren ervan.

Er wordt in het conceptrapport gesteld dat in het buitenland zittende vervoerders veelal het proces van open toegang hebben gefrustreerd en het daarmee in Nederland ook zal gebeuren. Wij vinden in het rapport geen feitelijke onderbouwing waarom deze situatie in Nederland zal ontstaan. Bovendien is het de vraag wat bedoeld wordt met 'tegenwerken'. Deze passage doet wat ons betreft bovendien geen recht aan de medewerking van NS in het brede marktordeningstraject, waaronder de participatie in het onderzoek open toegang.

Tot slot laten ervaringen in het buitenland veelal zien dat er bij open toegang een grotere mate van 'juridificering' ontstaat, omdat meer regels nodig zijn om het systeem goed te laten functioneren. Dit gegeven komt onvoldoende terug in het rapport.

Infrastructuur als knelpunt
Een belangrijk systeemkenmerk ontbreekt in het rapport: de Nederlandse infrastructuur is in de loop van de tijd telkens aangepast op basis van een specifieke dienstregelingstructuur, zoals vaste corridors, bepaalde lijnvoeringen en rijtijden (denk bv. aan DSSU, OV-Saal en toekomstige projecten rond Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid). Indien een partij een dienst wil aanbieden die niet binnen die structuur past, leidt dit niet alleen tot verdringing van de trein waarmee deze concurreert, maar heeft het vaak ook een nadelig effect op andere treindiensten. Per saldo daalt dan het aanbod voor de reiziger.

Bij capaciteitsknelpunten is het belangrijk te benadrukken dat er momenteel al een tekort aan opstelcapaciteit is, wat zich niet beperkt tot de (brede) Randstad. Om vervoerders te kunnen faciliteren is meer behandel- en opstelcapaciteit nodig, ook als sprake is van verdringing van vervoer.

Toezicht & Level playing field
De term level playing field wordt veelvuldig gebruikt, maar niet gedefinieerd en er wordt onvoldoende gemotiveerd wanneer en op welke manier het van belang is. De Europese regels hebben het over "eerlijk, niet discriminerend en transparant" onder erkenning van de bijzondere positie van diensten die op grond van concessies worden aangeboden. Uitgaande van deze definitie, die vanwege het publieke belang ruimte laat voor een genuanceerde belangenafweging, ligt het niet voor de hand om bij voorbaat uit te gaan van zorgen op dit terrein. De ACM bevestigt dit ook in haar Quick Scan (2019), waarin staat stelt dat het gelijk speelveld al voldoende is geborgd in de bestaande regelgeving (data, gescheiden boekhouding, materieeleigendom).

In het verlengde kan niet gesteld worden dat vervoerders afhankelijk zijn van NS op het gebied van tweedehands materieel. Als een vervoerder ernst maakt met toetreding tot de markt kan worden gekozen voor aanschaf van nieuw materieel (zoals in geval van NTV in Italië). Een vervoerder kan ook kiezen voor aanschaf en aanpassing van gebruikt materieel uit het buitenland.

[1] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/04/07/deelonderzoek-inno-v-buitenlandse-ervaringen-overheidsturing-op-het-spoor

Daarnaast wordt onder meer in de samenvatting gesteld dat er 'nog wel' sprake zou zijn van voldoende instrumenten voor de toezichthouder. Dit wordt niet feitelijk onderbouwd, en bovendien door de toezichthouder zelf ontkend; zij stelde bij onder meer de technische briefing over marktordening in de Tweede Kamer in januari 2018, en in haar recente Quick Scan gelijk speelveld (2019) dat er voldoende instrumentarium is.

Sturingsmogelijkheden
Ten slotte valt het op dat er in het hoofdstuk over sturingsmogelijkheden veel nadruk ligt op het mogelijk maken van open toegang. Het is vanuit de wens een gebalanceerd rapport op te leveren ook noodzakelijk in kaart te brengen hoe je ongewenste vormen van open toegang kunt beperken of voorkomen. Bijvoorbeeld een prioritering bij de capaciteitsverdeling die recht doet aan het concessiestelsel, immers concessies borgen bij uitstek de publieke belangen van het spoor.

Bij sturingsmogelijkheden hoort ook de Economische Evenwichtstoets (EET). In de Tweede Kamer heeft de Staatssecretaris toegezegd terug te komen met een reactie of ook naar andere elementen dan alleen het financiële effect gekeken kan worden binnen deze toets[2]. Bijvoorbeeld het effect op punctualiteit, overstappen, tijdligging en de brede impact op de reiziger, zodat een integrale beoordeling kan worden gemaakt. Dit missen wij in het rapport en zien dit dan ook graag terug in de uiteindelijke reactie op het rapport van IenW.

Tot slot
Zoals ook tot uitdrukking kwam in de klankbordgroep, hangt open toegang en omgang hiermee in Nederland nauw samen met de brede marktordening en keuzes die hierin gemaakt moeten worden. Daarom past het niet binnen de voorgestelde integrale besluitvorming om al in het najaar van 2019 zowel het rapport als de reactie van IenW met de Tweede Kamer te delen. Met name de reactie zou onderdeel moeten zijn van de integrale besluitvorming in het voorjaar van 2020. Wij horen graag hoe IenW hier mee omgaat.

Met deze opmerkingen hopen wij dat het rapport op objectieve wijze meer inzicht biedt in de gevolgen voor de Nederlandse reiziger van open toegang op het spoor en de handvaten voor het Ministerie om hier adequaat mee om te gaan. Zeker gegeven de forse reizigersgroei, de ambities in de toekomst opgenomen in het OV-Toekomstbeeld en de krapte op de infrastructuur is het belangrijk dit goed af te wegen. Graag ontvangen wij voor het definitief afronden van het rapport een reactie hoe de opmerkingen verwerkt zijn in het definitieve rapport. Uiteraard zijn wij graag bereid tot toelichting van deze reactie. Daarnaast gaan wij – zoals aangekondigd door IenW in de klankbordgroep – graag in gesprek over de reactie van IenW na het aanbieden van het definitieve rapport.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
Stakeholder- en Concessiemanagement NS

2
https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20180703/nota_naar_aanleiding_van_het/document3/f=/vkpqp2j7p3zz.pdf

Bijlage: opmerkingen per pagina

Pagina	Opmerking
De opmerkingen bij de "Samenvatting en conclusies" zijn uiteraard ook van toepassing op latere tekst van het rapport	
Pagina 3	Belangrijk te verduidelijken: het gaat niet om de toegang tot de (hoofdspoorweg)infrastructuur, maar tot de toegang tot de relevante markt (mag je reizigers vervoeren). Dit is een essentieel verschil. Voor toegang tot de infra moet je bijvoorbeeld capaciteit, VBS, TO etc. hebben. Het passeren van de EET betekent niet automatisch dat de vervoerder ook capaciteit toegewezen krijgt.
Pagina 4	Eén na laatste alinea: bij concurrentie *om* het spoor ontbreekt de notie dat het gaat om een geografisch omschreven gebied of netwerk waarvoor tijdelijke exclusiviteit geldt. Verderop staat dat wel goed.
	Bovenste alinea: naast druk bereden ook "een goed samenhangend spoornetwerk met veel directe verbindingen en goede aansluitingen."
	Tweede alinea: *toenemende* drukte & *gestegen* punctualiteit.
	De Autoriteit Consument en Markt is verantwoordelijk voor de uitwerking en toepassing van een economische evenwicht toets. Het is belangrijk dat de invulling en toepassing conform binnen het Europese kader plaatsvindt, en het is tevens wenselijk dat de invulling van de toets Europees wordt afgestemd tussen overheden en autoriteiten van andere Lidstaten en dat de in de brief genoemde publieke belangen hierin ook een plaats krijgen. Het is daarnaast belangrijk dat binnen de EET-toets rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken van een concessie.
	Onderste alinea: concessies zijn te zien als tijdelijke exclusieve rechten, maar zijn niet gelijk te stellen met monopolies in mededingingsrechtelijke zin (economische machtsposities). De inhoud van deze alinea en de eerste alinea van pagina 5, klopt dus niet.
Pagina 5	Bij buitenlandse voorbeelden ontbreekt de notie dat: • de frequenties veel lager zijn dan in Nederland en er dus ruimte is voor verbetering. • Open access logistiek paste naast bestaande aanbod. Verschil in kenmerken van de spoorweginfrastructuur is ook een reden dat een-op-een vergelijking niet gaat (bv. een radiaal netwerk met kopstations is heel iets anders dan een knooppuntensysteem zonder kopstations).
	Hier zou alvast vermeld kunnen worden dat de markt voor besloten vervoer per trein (ook voor dit onderzoek) verwaarloosbaar is. Zie ook p. 27.
Pagina 6	Tweede alinea: het gaat om de nu niet benutte capaciteit i.p.v. de beschikbare capaciteit. Niet benutte capaciteit buiten (brede) Randstad is overigens ook relatief beperkt (een voorbeeld: de stoptrein Leeuwarden-Meppel kan niet door naar Zwolle, ondanks de algemene wens daartoe).
Pagina 6	Gesteld wordt dat tegenwerking door zittende vervoerders zal plaatsvinden. Voor zover voorbeelden uit het buitenland als basis dienen voor dit rapport, zou het gepast zijn als deze worden toegelicht, met daarbij een uitleg waarom dergelijke situaties zich al dan niet in Nederland kunnen voordoen. Gegeven de publieke belangen die een rol spelen en het feit dat concessiehouders richting hun concessieverleners openbare dienstverlichtingen zijn overeengekomen, mag het belang van de concessiehouder om zijn concessie correct na te leven niet één op één gelijk worden gesteld met 'tegenwerking'.

Pagina 7	Tweede alinea van Sturingsmogelijkheden: *Indien gewenst* zal capaciteitsruimte voor open toegang dus gevonden…. ….te weinig houvast voor verdeling van capaciteit *bij open toegang* en…
Pagina 8	De zin over handhaving waar geen concessieverlener op toeziet is feitelijk onjuist. Concessieverleners kunnen bestuurlijk handhaven en boetes opleggen. De gewijzigde PSO-verordening voorziet daar ook expliciet in.
	De ACM beschikt voorlopig over voldoende handhavingsmiddelen. Dat doet ten onrechte veronderstellen dat ACM meer bevoegdheden wil/nodig heeft. Zie ook algemene opmerking.
Pagina 12	Stelt de levensduur van infrastructuur en materieel op 10 tot 30 jaar. In de praktijk rekent ProRail met een gemiddelde afschrijvingstermijn van 30-45 jaar (jaarverslag 2017, pag 140). Alleen voor ICT wordt 12 jaar aangenomen. NS rekent met 20 jaar voor materieel (jaarverslag 2018, pag 192). De 10 jaar lijkt dus geen realistische ondergrens. Een levensduur van 20-40 jaar is in de praktijk realistischer.
Pagina 12	Samenhang tussen infrastructuur en dienstregeling ontbreekt, maar is voor het effect op de reiziger belangrijk te melden. Zie algemene opmerkingen.
Pagina 14	Laatste alinea: "grote kansen … capaciteit te vergroten". I.h.k.v. dit onderzoek kan dit suggereren dat er daardoor meer ruimte komt voor open toegang, wat waarschijnlijk niet het geval is.
Pagina 15	6e alinea: niet compleet, Zwolle-Enschede kent ook samenloop tussen Wierden en Enschede over een grotere afstand.
Pagina 16	Wij vragen ons af wat de noodzaak is van ad 1 voor het onderhavige onderzoek?
Pagina 24	Laatste alinea: de continue dreiging speelt alleen een rol als er een randvoorwaardelijke verlengingsoptie is opgenomen in de concessie.
Pagina 25	Marktaandelen zijn wat achterhaald (concessie wisseling DAV, Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede naar Keolis). Ook genoemde 95% onder tabel is daardoor te hoog.
	Geeft verbetering van kwaliteit als mogelijke oorzaak van tariefstijging boven inflatie. De verklaring voor het hoofdrailnet is de stijgende gebruiksvergoeding voor infrastructuur en bij regionale concessies de invloed van concessieverleners op tarieven (b.v. tariefstructuur, tariefvaststelling bij bruto contracten).
	Het ging bij internationaal vervoer niet alleen om toegangsrechten maar ook om doorvoerrechten. Zie 91/440/EEG.
Pagina 27/28	Met betrekking tot de beperkte beschikbaarheid van tweedehandsmaterieel is het de vraag of het niet veel meer gaat om de beperkte beschikbaarheid van technisch compatibel geschikt materieel. Denk aan ATB, tractiespanning etc. Een trein kan niet overal zomaar rijden. Overigens zijn de Eurofima leenfaciliteiten sinds enige tijd toegankelijk voor alle vervoerders die concessies rijden.
Pagina 27	Bij mogelijke verklaringen kan ook worden toegevoegd dat samenwerking met andere vervoerders betere mogelijkheden biedt om de dienstregeling op netwerkniveau te optimaliseren en zo de kwaliteit te verhogen.
Pagina 27	Derde bullit: capaciteitsverdeling moet capaciteit zijn (NS Int verdeelt niets)
Pagina 27/28	Geven niet aan dat de schaal van open toegang vervoer in het buitenland zeer beperkt is en dat waar deze succesvol is er sprake was van verbindingen met een veel lagere frequentie dan in Nederland gebruikelijk is. Tevens was er voldoende capaciteit beschikbaar. Voorbeelden zijn dus atypisch voor Nederland.

Pagina 28	Stelt dat de toetreding van NTV heeft geleid tot een goedkoper en beter reisproduct en hogere omzetten bij Trenitalia en NTV. Hierbij wordt voorbijgegaan aan de aanleg van de nieuwe spoorlijn met de betere dienstverlening die deze mogelijk maakt. Het is meer waarschijnlijk dat deze investering in infrastructuur (nieuwe en snellere verbindingen) de belangrijkste oorzaak is van verbeteringen.
Pagina 29	Ook hier geldt: bij de buitenlandse voorbeelden is het van belang om op te merken dat er vooral sprake is van een frequentieverhoging als er veel lagere frequenties waren dan in Nederland gebruikelijk zijn. Ook gaat het om veel langere afstanden dan in Nederland mogelijk; de afstanden die in het buitenland onder open access worden gereden zijn in Nederland vrijwel meteen internationaal vervoer.
Pagina 32	Voor de reiziger nemen de omreismogelijkheden bij verstoringen of de mogelijkheid om een andere trein te nemen bij een vertraging ook af, als de reiziger zich committeert aan een bepaalde vervoer door een ticket of abonnement te kopen of in te checken.
Pagina 32/33	De tabel met kansen en bedreigingen. Een groot deel van de kansen wordt later ook als bedreiging genoemd, de huidige lijst wekt een bepaalde positieve suggestie die verder niet in het stuk terugkomt. Bij de kansen wordt een lager kostenniveau van toetreders genoemd. Het is wel belangrijk om op te merken dat buitenlandse ervaringen laten zien dat er veelvuldig sprake is van faillissementen of beëindiging van activiteiten. Dit betekent dat de vervoerder onder kostprijs heeft verkocht (zie ook kader op pagina 34). Dit aanbod is voor de reiziger dus ook niet duurzaam.
Pagina 33	(Vermeende) voordelen van eerdere decentralisaties horen thuis in een apart bouwblok met een eigen onderzoek (Q1 2020). Hier wordt vooruitgelopen op deze bevindingen. Sowieso zegt groei van aanbod en reizigers op zich weinig als het niet in perspectief gezet wordt (zo kent het Hoofdrailnet ook een sterke groei, die hoger is dan die van regionale concessies).
Pagina 34	"Zo wordt er op gewezen dat de introductie van concurrentie op het spoor …" referentie ontbreekt en daarmee feitelijke onderbouwing.
	Bij de lagere kwaliteit hoort ook de beperking van bijsturingsmogelijkheden door toename van de complexiteit. In het totaal kan de reiziger dus te maken krijgen met een lagere betrouwbaarheid en punctualiteit. Dit is niet denkbeeldig in de Nederlandse (drukke) context.
Pagina 35	Toegankelijkheid is ook (juist) gereguleerd in Reizigersrechtenverordening 1371/2007.
Pagina 38	4e alinea: hoge kosten, wordt gesteld. Het wordt niet duidelijk ten opzichte van wat. Uit de internationale benchmark blijkt NS het juist goed te doen op punt van effectiviteit en efficiency. Wel is het zo dat in Nederland reizigers een relatief groot deel van de kosten dragen (hoofdrailnet bevat zelfs een concessieprijs i.p.v. in andere landen een subsidie), maar dat is een politieke keus en zegt niets over de systeemkosten.
Pagina 39	Verdringing van concessietreinen: de problematiek wordt goed beschreven, maar de gevolgtrekking is wat ons betreft positief. Een belangrijk en zeer reëel risico is dat er meer treinen verdrongen worden dan dat er bij komen (zie algemene opmerkingen).
Pagina 40	Geeft als kostenbesparingsmogelijkheden andere inzet van materieel en personeel. Uit de Internationale benchmark van NS van 2016 komt het beeld naar boven dat NS een bovengemiddelde productiviteit realiseert van zowel materieel als personeel. Het is in de Nederlandse context dan ook minder

	waarschijnlijk dat hier significante besparingen in worden gehaald (behalve bij de later genoemde afschaffing van vaste conducteurs op de trein).
Pagina 41	"Langere afstanden" – zie opmerking bij pagina 29; in Nederland kom je dan al snel uit bij internationaal vervoer.
Pagina 42	Risico op kruissubsidiëring van onderhands gegunde concessie (zoals HRN) naar andere activiteiten wordt door PSO-Verordening al uitgesloten. NS heeft in het kader van de reactie op de conceptversie van de ACM Quick Scan gemotiveerd uiteengezet waarom het risico op kruissubsidiering niet aanwezig is en de beoordeling van dit aspect bovendien niet anders is bij regionale concessies. Deze inbreng is helaas niet meegenomen in de definitieve versie, wat maakt dat NS deze zal inbrengen in de consultatieronde die zal plaatsvinden voordat een definitief standpunt wordt ingenomen door IenW. Het is daarom prematuur om het standpunt van de ACM in dit rapport over te nemen als grondslag voor aanbevelingen.
	Het is meer waarschijnlijk dat de inkoopkracht van toetreders groter is dan die van NS; Arriva (DB) en Keolis (SNCF) kunnen meeliften op materieelorders van het moederbedrijf. Daarnaast is er voor de financiering sprake van een moederbedrijf met een hogere krediet rating dan NS (DB en SNCF hebben beide AA- terwijl NS een krediet rating heeft van A+, zie opmerking pagina 51)
	De tweedehands markt zou worden bepaald door NS. Dit is onjuist (en heeft NS ook uitgebreid weersproken in het kader van de ACM Quick Scan).
	Oneerlijke concurrentie zittende vervoerder: wij vinden in het rapport geen onderbouwing van hoe en waarom dit in Nederland zou gebeuren. Een betere tekst zou zijn: "Nieuwe en bestaande vervoerders nemen verschillende posities in op het speelveld. Bestaande vervoerders beschikken over meer informatie, bedrijfsmiddelen en ingerichte bedrijfsprocessen. Nieuwe vervoerders hebben de mogelijkheid om hun bedrijfsvoering meer in te richten op hun nieuwe (en mogelijk disruptieve) bedrijfsmodel. Kruissubsidiering bij concessievervoerders is verboden en de toegang tot diensten en dienstvoorzieningen voor nieuwe vervoerders is gereguleerd. Daarmee is er geen sprake van oneerlijke concurrentie, maar kan er wel sprake zijn van strategisch gedrag van alle betrokken marktpartijen. Dit behoort echter tot de normale dynamiek in een oligopolische marktsituatie."
	Daarnaast ontbreekt de notie dat concessie-eisen vaak beperkingen opleggen die niet gelden voor open toegang vervoerders.
Pagina 44/45	De samenwerking met ProRail is gefocust op de samenwerking met NS, dit geldt ongetwijfeld ook voor andere vervoerders. Tussen vervoerders en ProRail wordt meer afgestemd over aansluitingen en alle vervoerders hebben de mogelijkheid om een plaats in te nemen op het OCCR.
Pagina 45	Aantasting: dit geldt eveneens voor de regionale concessiehouders. Daarnaast heeft de rechtbank van Rotterdam op 27 juni jl. bepaald dat niet aangetoond is dat er sprake is van een machtspositie van NS op het hoofdrailnet.
Pagina 46	Huidige proces capaciteitsverdeling. Hier wordt onterecht de suggestie gewekt dat NS en ProRail alles bepalen. Dit is feitelijk onjuist. Ook andere vervoerders zijn op gelijkwaardige wijze intensief betrokken bij dit proces. Vervoerders en ProRail maken dus samen de puzzel
	De complexere be- en bijsturing is ook een bedreiging voor reizigers en vervoerders. Reizigers krijgen mogelijk te maken met minder goede betrouwbaarheid en punctualiteit. Concessievervoerders krijgen hier ook

	mee te maken (dus: minder tevreden reizigers, aantasting van in concessies afgesproken prestatieniveaus). Daarnaast stijgen de kosten van vervoerders door extra complexiteit en afstemmingen (meer overhead).
Pagina 47	Licht bij de conclusies een aantal kansen en bedreigingen uit. De onderbouwing waarom deze waarschijnlijk en/of impactvol zijn ontbreekt echter in dit hoofdstuk. Daarmee lijkt deze keuze redelijk arbitrair.
	Gelijker speelveld capaciteitsverdeling: wat wordt bedoeld met “macht van grote vervoerders”? Als het om goederenvervoerders gaat, dan dat expliciet maken. Als het ook om reizigersvervoerders gaat, dan klopt het niet. Toedelingsregels zijn non-discriminatoir waarbij prioritering politiek bepaald is o.b.v. maatschappelijk waarde van treindiensten.
Pagina 50	Spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen: worden ook door andere partijen geleverd dan NS en ProRail. Voor treinonderhoud bestaan er al diverse aanbieders in Nederland.
Pagina 51	Stelt dat NS een AA-rating heeft. Dit is onjuist; NS heeft een S&P rating van A+ (zie pagina 122 jaarverslag 2018). 10.1.c [redacted] Ter contrast: DB en SNCF hebben een AA- rating en kunnen dus goedkoper krediet aantrekken (e.v.t. voor dochterbedrijven Arriva en Keolis).
	Voor de belangrijkste middelen en diensten zijn toetreders niet afhankelijk van NS, afhankelijkheid van NS wordt onder de tabel dus wel erg zwaar aangezet.
	De tweede alinea: hier wordt alleen het hoofdrailnet genoemd. De huidige regionale concessies betreffen ook de facto monopolies, hiervoor geldt hetzelfde (omvang van gebied maakt niet wezenlijk uit voor de vraagstukken). Dit punt komt vaker terug in het rapport. Het is hier duidelijk de vraag hoe je de markt afbakent.
Pagina 52	Zie vorige opmerking. Het onderscheid is op zich te maken, maar niet noodzakelijk.
	De verandering als gevolg bij interne concurrentie: dit is niet alleen op het hoofdrailnet, maar ziet op alle concessies.
	Dreiging: zie vorige opmerkingen.
Pagina 53/54	Voor de samenvatting gelden ook de vorige opmerkingen.
Pagina 52-54	Het is merkwaardig om de auto niet als concurrent of substituut te noemen, ook als je kijkt naar het modal share van auto’s. Voor forensenvervoer zijn er eerder beperkingen door congestie. Voor andere marktsegmenten heeft de auto een sterker positie. Ook bij grote, zakelijke, afnemers (pagina 51) is de leaseauto de belangrijkste concurrent. Het duurzaamheidsargument van OV krijgt daar in toenemende mate concurrentie van elektrische auto’s.
Pagina 55	Bij 5 van de 6 voorbeelden is sprake van voldoende capaciteit. Dit zet de lezer op het verkeerde been omdat voldoende capaciteit op voor concurrentie interessante corridors zelden voor zal komen. Beeld sluit niet aan bij rest van rapport waar capaciteitsproblematiek op interessante corridors nadrukkelijk wel genoemd wordt.
	Wekt de indruk dat bij optie 5 al sprake moet zijn van samenloop tussen regionale en HRN concessies. Dit is niet per definitie zo; er zal eerder sprake zijn van een spiegelbeeld van optie 4.
Pagina 56	Schaalvoordelen kunnen ook worden gehaald door mee te liften op materieelorders van buitenlandse moederbedrijven of leasebedrijven of door

	de aanschaf van standaardmaterieel (voorbeeld de FLIRT van Stadler die al door tientallen vervoerders wereldwijd is aangeschaft (in relatief kleine aantallen per vervoerder).
	Kapitaalinvesteringen: zie ook eerdere opmerking over krediet rating op pagina 51.
Pagina 57	Ad 8: wij zien hier niet de maatregelen terugkomen die hiervoor al zijn genomen (mededingingswet, spoorwegwet, etc.)
	Ad 8: de formulering over lobby is wat tendentieus. Omgekeerd zie je toetreders in het buitenland (MTR in Zweden, WestBahn in Oostenrijk) vrij agressief lobbyen en trachten invloed uit te oefenen op wet- en regelgeving, waarbij de concessievervoerder in kwaad daglicht wordt gesteld.
Pagina 58	Strategie kan ook op regionale concessies gelden, hoeft niet alleen op hoofdrailnet. De strategieën zijn generieke strategieën waar sprake is van een min of meer vrije markt. Op een (sterk) gereguleerde markt of in een netwerksector zijn er aanzienlijke randvoorwaarden en beperkingen.
Pagina 59	Net als 57-8 hebben sommige (mogelijke) toetreders mogelijkheid om mee te liften op schaalvoordeel en/of krediet rating van buitenlands moederbedrijf.
Pagina 64	Via markttoezicht in schema: gaat het om toezicht op ProRail of door ProRail. Als het om het eerste gaat 'op" toevoegen, als het tweede bedoeld wordt, dan is het niet juist (ProRail heeft geen toezichtstaken)
	Hoofdstuk 7 is eenzijdig. Het kijkt primair naar hoe je open toegang mogelijk kunt maken terwijl, zeker in de Nederlandse situatie, het voorkomen van maatschappelijk ongewenste open toegang minstens even relevant is.
	Bij de beschouwing over sturingsmogelijkheden capaciteitsverdeling is het wenselijk om de Europese kaders te vermelden, m.n. artikel 47 lid 4 van richtlijn 2012/34/EU, waar nadrukkelijk de optie staat om treindiensten op grond van concessie voorrang te verlenen bij conflicterende aanvragen
Pagina 65	Een nadeel van segmentering is ook het risico op suboptimalisatie.
	Voordeel bij binnen segment verdelen is discutabel. Ten eerste is het geen voordeel t.o.v. de huidige situatie, daarnaast is de kans op snijverliezen wel degelijk aanwezig omdat optimalisaties die met een vervoerder wel mogelijk zijn (zie algemene opmerkingen), met meerdere vervoerders niet werken. Er is dus meer sprake van het beperken van een nadeel dan een voordeel.
Pagina 66	Als een concessieverlener zelf de dienstregeling gaat/laat maken, doet deze de afstemming van aanbod op vraag en bepaalt deze voor het grootste deel de kosten en opbrengsten. Daarmee leg je de functie van de vervoersmarkt feitelijk bij de concessieverlener. De enige marktwerking die je dan overhoudt is het kale productiemodel, de arbeidsmarkt en de materieelmarkt.
Pagina 67	Inperken open toegang. De gescheiden boekhouding is al geregeld in verschillende wetten en in de concessie(s), de aanbeveling is niet nodig. De ACM heeft dit ook bevestigd.
Pagina 68	Extra heffing: er staat dat open toegang vervoerders extra belast kunnen worden, maar de door ProRail gekozen methodiek ter bepaling van de draagkracht leidt juist tot lagere heffingen voor niet concessievervoerders (zie Netverklaring 2020). Minister kan alleen totale extra heffing bepalen, maar heeft geen invloed op de hoogte per marktsegment (die ProRail bepaald en ter toetsing voorlegt aan ACM). Tekst klopt dus niet op het punt van sturing door Minister.

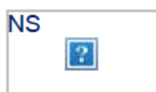


Pagina 69	Het probleem is niet zozeer de verdeling van de opbrengsten, maar het in rekening brengen van de juiste tarieven. Open toegang vervoerders zullen andere tarieven hanteren dan concessievervoerders. Voor een goede prijsberekening moet het systeem dus weten met welke vervoerder er gereisd is. De noodzaak voor aparte paaltjes en poortjes wordt in dit geval dus alleen maar groter.
Pagina 75	10.2.e moet 10.2.e zijn. Worden deze namen weggelaten bij openbare deling van het rapport?
Bijlage 6	Casus 1: bij herverdeling reizigers staat bij combinatie 850, dit moet 1.000 zijn. Daarnaast is het niet realistisch dat kosten referentie treindienst gelijk blijven met bijna de helft minder reizigers, zeker op langere termijn (maar kosten zullen wel veel minder dan lineair dalen met omvang). Ook is onduidelijk waar de aanname op gebaseerd is dat OT vervoerder 20% lagere kosten heeft. Bij casus 2 is de tabel incompleet.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGMo
Cc: 10.2.e
Onderwerp: FW: Reactie NS conceptrapport open toegang
Datum: donderdag 4 juli 2019 14:37:17
Bijlagen: image001.png
2019.07.03 Reactie NS conceptrapport open toegang.pdf

Beste 10.2.e,
Bijgaande reactie hebben we vanuit NS aangeleverd bij het team van 10.2.e en onderzoeksteam op het concept-rapport Open Toegang. Vanwege het belang (één van de ordening bouwstenen) hiervan stuur ik hem jou ook alvast door.
In geval van vragen/opmerkingen verneem ik die graag.
Met dank en groet,
10.2.e

(030) 10.2.e

NS


NS | Groep
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Van: 10.2.e
Verzonden: woensdag 3 juli 2019 14:10
Aan: 10.2.e @minienw.nl' 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e 10.2.e - DGB' 10.2.e @minienw.nl>;10.2.e 10.2.e @atosborne.nl>
Onderwerp: Reactie NS conceptrapport open toegang

Beste 10.2.e, 10.2.e en 10.2.e
Hierbij stuur ik jullie graag de reactie van NS op het conceptrapport open toegang van AT Osborne, in aanvulling op onze reactie tijdens de klankbordgroep van vorige week. We vragen jullie deze reactie vertrouwelijk te behandelen. Uiteraard zijn wij graag bereid e.e.a. toe te lichten indien daar behoefte aan is.
Wij wensen jullie veel succes met de afronding van het rapport en zien graag de uitnodiging tegemoet om de reactie van IenW n.a.v. dit rapport te bespreken.
Met vriendelijke groet,

10.2.e
10.2.e
06 10.2.e

NS


NS | Stakeholder- en Concessiemanagement
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Internet Twitter Facebook LinkedIn YouTube

Agenda Routine overleg

4 juli 2019, 9:00 - 10:00 uur, Den Haag, Rijnstraat 8, Z.404

Genodigden 10.2.e 10.2.e 10.2.e, 10.2.e
10.2.e 10.2.e 10.2.e

1. **Opening en mededelingen**
   a) Vaststellen verslag routine overleg 6 juni 2019 (zie bijlage 1 en 2).
   b) Terugkoppeling werkbezoek team 10.2.e d.d. 20 juni jl.
   c) Kamervragen Marktordening
   d) Stand van zaken OV-betalen
   e) Verzoek KiM reizigersvertragingsminuten 2017 en 2018
   f) ICNG België: externe communicatie over seriebestelling
   g) Toezeggingen n.a.v. AO Spoor 4 april
   h) Procesmelding onderzoek spoorstaafschade HSL IenW en InfraSpeed

2. **Stand van zaken IC Brussel 12/4**
   NS informeert IenW over de stand van zaken van de IC Brussel Den Haag bediening.

3. **Wvttk en afsluiting**